ULISSE BIANCHI

LA RESPONSABILITA' DEL VETTURALE

NEL CODICE SVIZZERO DELLE OBBLIGAZIONI

TESI DI LAUREA

PRESENTATA ALLA FACOLTÀ GIURIDICA DELL'UNIVERSITÀ DI BERNA PER IL CONSEGUIMENTO DEL TITOLO DI DOTTORE IN DIRITTO

(RELATORE: PROF. DR. THEO GUHL)

ISTITUTO EDITORIALE TICINESE - BELLINZONA-LUGANO

lg41

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547622_0059

LA RESPONSABILITA' DEL VETTURALE NEL CODICE SVIZZERO DELLE OBBLIGAZIONI

ULISSE BIANCHI

DI VACALLO (CT. TICINO)

La responsabilità del vetturale nel codice svizzero delle obbligazioni

TESI DI LAUREA

PRESENTATA ALLA FACOLTÀ GIURIDICA
DELL'UNIVERSITÀ DI BERNA
PER IL CONSEGUIMENTO DEL TITOLO
DI DOTTORE IN DIRITTO

(Relatore: Prof. Dr. Theo Guhl)

ISTITUTO EDITORIALE TICINESE - LUGANO - BELLINZONA 1941

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

« La Facoltà ha accettato questo lavoro il 24 giugno 1937 su proposta del Prof. Dr. Guhl quale tesi, senza però prendere posizione in merito ai concetti ivi espressi. »

ARTI GRAFICHE GRASSI & CO. S. A. - LUGANO-BELLINZONA

AI MIEI GENITORI

INDICE

Introduzione

Pag.

I. Cenni storici 13

II. Crisi nel regime economico e giuridico dei trasporti 15

III. Campo d'applicazione dell'art. 440 del C.O. 18

PARTE GENERALE

I. Concetto di vetturale e natura giuridica del contratto di trasporto 21

II. Di fronte a chi il vetturale è responsabile . . . 35

III. Legittimazione attiva del mittente 36

IV. Legittimazione attiva del destinatario 37

V. Nei trasporti internazionali 39

VI. Convenzioni sui trasporti internazionali delle merci, per ferrovia 39

VII. Trasporti combinati 41

PARTE SPECIALE

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTURALE

I. Responsabilità per azioni proprie.

§ 1. Non osservanza delle istruzioni date dal titolare del diritto di disposizione sugli oggetti trasportati 45

§ 2. Accettazione senza riserva della merce con difetti esteriormente riconoscibili 47

§ 3. Posizione del vetturale in caso di impedimenti alla consegna della merce 49

§ 4. Procedura per merci deperibili o il cui valore presumibile non copra le spese di cui sono gravate . 57

Pag.

§ 5. Responsabilità del vetturale 58

§ 6. Perdita e distruzione della merce 59

§ 7. Deperimento e distruzione parziale della merce . 61

§ 8. Ritardo nella consegna della merce 62

§ 9. Cause che liberano il vetturale da responsabilità . 64

a) Vizio naturale della merce

b) Colpa del mittente

c) Istruzioni del mittente o del destinatario

d) Circostanze speciali

§ 10. Obbligo di produrre prove 71

II. **Responsabilità per azioni altrui.**

§ 11. Responsabilità per il personale ausiliario dipendente 74

§ 12. Responsabilità per il personale ausiliario indipendente 75

§ 13. Estensione della responsabilità 78

§ 14. Durata della responsabilità 79

§ 15. Decadenza delle azioni di risarcimento del mittente e del destinatario contro il vetturale 79

§ 16. Prescrizione delle azioni di risarcimento . . . 85

§ 17. Procedura in casi di contestazione 86

CONCLUSIONE 89

OPERE CONSULTATE

Asquini A. — Del contratto di trasporto - Torino 1935 - XIII.

Barberis — La scrittura nel contratto di trasporto ferroviario. (Dir. comm. 1911).

Burckhardt C. — Zeitschrift für schweiz. Recht- Neue Folge, Bd. 22.

Burckahdt W. — Kommentar zur schweiz. Bundesverfassung v. 29. März 1874 - 2. Auflage Bern 1914.

Cassin — De l'exception tirée de l'inexécution - 1914.

Cosak — Lehrbuch des Handelsrechtes - 1888.

Diligenti — Trasporti terrestri e marittimi. Estinzione delle relative azioni per effetto della decadenza e della prescrizione - Torino 1890.

Düringer-Hachenburg. — (Das (Deutsche) Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897 - Kommentar Bd. 3.

Eger — Das deutsche Frachtrecht mit besond. Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechtes - Kommentar zu Titel 5. Buch 4 des deutschen H. G. B. 1879.

Eger — Das deutsche Frachtrecht - Bd. 1 Berlin 1888, Bd. 2 2. Auflage Berlin 1890.

Ehrenberg — Handbuch des Handelsrechtes - Bd. 5 Leipzig 1915.

Endemann W. — Das Recht der Eisenbahnen nach den Bestimmungen des Deutschen Reichs u. Preussens. Leipzig 1880.

Endemann W. — Handbuch des Deutschen Handels - See und Wechselrechts - Leipzig 1885.

Fick & Morlot — Das schweiz. Obligationenrecht v. 30. März 1911 - Bd. 1 Kommentar Zürich 1915.

Giannini — Studi sulla Convenzione di Berna - 1935.

Giorgi — Obbligazioni - Vol. IV.

Goldschmidt — Handbuch des Handelsrechtes - Bd. 1, 2. Auflage 1875.

Guhl Theo — Das schweizerische Obligationenrecht - Zürich 1933.

Haberstich — Handbuch des schweiz. Obligationenrechtes - Bd. 2 Zürich 1885.

Hafner — Das schweiz. Obligationenrecht - 2. Auflage Zürich 1905.

von Hahn — Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch - Bd. 2 Braunschweig 1875.

Hellwig — Die Verträge auf Leistung an Dritte - Leipzig 1899.

Hodler — Der Widerruf nach schweiz. Obligationenrecht - Bern 1909.

Josserand Louis — Les transports - Paris 1910. (Traité général de Droit commercial publié par E. Thaller).

Leturq — Situation respective de l'expéditeur et du destinataire dans le contrat de transport - Paris 1903.

Lyon-Caen et Renault — Manuel de droit commercial - Paris 1906.

Makower — Das Handelsgesetzbuch mit Kommentar - Bd. 2 Berlin 1907.

Manara — Della scrittura come formalità essenziale del contratto di trasporto di merci sulle strade ferrate.

Marchesini — Il contratto di trasporto.

Montessori — Il Diritto di ritenzione nella materia commerciale.

Navarrini — Trattato.

Oser — Kommentar zum schweiz. Zivilgesetzbuch. Das Obligationenrecht - Zürich 1915.

Pipia — Condizioni e tariffe dei trasporti ferroviari.

Pisko — Gewährleistungs-Nichterfüllungs- und Irrtumsfolgen bei Lieferung mangelhafter Ware - 2. neue bearbeitete Auflage. Wien und Leipzig 1926.

Ripert — Droit maritime.

Rosenthal — Intern. Eisenbahnfrachtrecht.

Schneider et Fick — Commentaire du C. O. du 30 mars 1911 - Adaptation française de la 4e. édition allemande, par M. Porret.

Schwendener — Das Personentransportrecht - Inaug. Dishsert. Bern 1911.

Staub — Kommentar zum Handelsgasetzbuch - 8 Auflage Berlin 1907.

Tartufari — Rivista di diritto commerciale.

Thaller — Traité éllémentaire de droit commercial - Paris 1898.

Vivante C. — Trattato di diritto commerciale - Torino 1909 - 3.a edizione.

Vogel Leon. — Das Dispositionrecht beim Transport - Zürich 1889.

Wehrli A. — Haftung des Frachtführers nach dem schweiz. Obligationenrecht Inaug. Dissert. Bern 1920.

Windscheid — Pandette (Traduzione Fadda e Bensa).

TESTI LEGISLATIVI

Codice civile svizzero del 10 dicembre 1907.

Codice svizzero delle obbligazioni del 30 marzo 1911.

Codice svizzero delle obbligazioni del 14 giugno 1881.

Codice di commercio italiano del 1865.

Deutsches Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897.

Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen v. 29. März 1893.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen, gültig v. 1. Januar 1894.

Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia.

RIVISTE, PERIODICI

Bulletin des Transports internationaux par chemins de fer, édité par l'Office central de Berne.

Recueil officiel des arrêts du Tribunal fédéral. Lausanne.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

« Vita Nuova ».

« National Zeitung ».

Schweizerische Juristen-Zeitung Zürich.

■

« Gli spedizionieri nell'economia e nel diritto ». Conferenza on. E. Pessina.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée à l'appui d'un projet de loi réglant le transport de marchandises sur la voi publique au moyen de véhicules automobiles. (Du 23 janvier 1934).

Relazione Ministeriale 1876 all'art. 464 Progetto preliminare, in Manghieri Motivi, Appendice.

ABBREVIAZIONI

A.T.F.	Arrêt du Tribunal Fédéral.
R.O.,A.T.F.	Recueil officiel des arrêts du Tribunal féféral.
C.O.	Codice svizzero delle obbligazioni del 30 marzo 1911.
v.C.O.	Codice svizzero delle obbligazioni del 14 giugno 1881.
C.I.M.	Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia.
B.G.E.	Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts.
C.C.S.	Codice civile svizzero del 10 dicembre 1907.
E.T.G.	Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen v. 29. Mârz 1893.
E.T.R.	Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen, gültig v. 1. Januar 1894.
O.R.	Schweizerisches Obligationenrecht v. 30. März 1911.
a.O.R.	Schweizerisches Obligationenrecht v. 14. Juni 1881.
d.H.G.B.	Deutsches Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897.
R.O.H.G.	Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

INTRODUZIONE

I. CENNI STORICI

La professione dello spedizioniere la troviamo già menzionata in un' epigrafe incisa su un blocco di dorite che porta il testo del codice di Hammorabi, di Babilonia, vissuto 2000 anni av. Cristo[1]). Ulpiano, celebre giureconsulto romano, nato in Fenicia, e di cui si posseggono in forma alquanto compendiata, alcune opere, ha pubblicato una serie di leggi riguardanti questa professione. Il giurista austriaco Müller, scrive che già nel secolo XVI esistevano in ogni città uomini di fiducia nominati dal principe, incaricati di ricevere le merci che arrivavano dall'estero e di rispedirle più lontane. Nel « Dictionnaire du parfait commercant » di Savary (Parigi 1701) si trovano le massime che gli spedizionieri dovevano osservare e così pure il « Code du Voiturin » (Parigi 1793) accenna ad una serie di editti reali promulgati tra il 1200 ed il 1748, concernenti i commissionari di trasporti. A Coira si sono trovate tracce della prima corporazione di spedizioneri professionali alla fine del secolo XVII. Queste corporazioni rendevano servizi inapprezzabili alle popolazioni fornendole di prodotti indispensabili: riso, zucchero, spezie, e di merci di lusso, come seterie, profumi d'oriente ecc. I principi ed i conventi proprietari delle strade ne avevano il loro tornaconto perchè godevano della priorità sulla compera ed in più percepivano i diritti di pedaggio e di transito destinati al mantenimento delle strade[2]).

---

[1]) Questo blocco scoperto ai tempi degli scavi di Susa, si trova ora nel British Museum.

[2]) « Vita Nuova » 7 giugno 1935.

Gli spedizionieri prestavano persino denaro all'autorità ed è constatato che solo le famiglie più nobili e più ricche potevano assumersi i rischi che i trasporti presentavano, visto lo stato rudimentale e la poca sicurezza delle strade d'allora. A quei tempi la parola spedizioniere era usata per designare tre uffici giuridicamente assai diversi; il commissario di trasporti, l'intraprenditore di trasporti con mezzi propri e d'altri, e il vetturale propriamente detto. Essi si occupavano specialmente delle spedizioni per via terrestre, e solo sussidiariamente si assumevano l'incarico di provvedere ai trasporti per via marittima: provvedevano al trasporto di colli restando a loro rischio e pericolo la scelta dei mezzi di trasporto, e le avarie derivanti dall' imballaggio imperfetto o da false ed inesatte dichiarazioni. Le prime agenzie di spedizioni sorsero al principio del secolo XVIII e servivano ad attivare gli scambi commerciali tra le più remote regioni. La Svizzera situata al centro d'Europa aveva già sin dall'inizio un' importanza grandissima nello scambio internazionale delle merci specialmente per il traffico Sud-Nord che veniva effettuato attraverso i valichi alpini dalle così dette corporazioni di trasporti. Queste corporazioni avevano in alcuni paesi per es. Uri, Vallese, Grigioni, Tirolo, il diritto di legislazione nel campo dei trasporti. Ciò che è degno di nota e che costituiva un vantaggio importante è che le corporazioni dei paesi alpini erano vincolate all'obbligo di eseguire i trasporti: questo obbligo cessava dall'essere tale solo nei casi di impossibilità assoluta: cioè come è detto nei documenti « Echte Not » « Gottes Gewalt », per forza maggiore naturale e divina ». La prima casa di spedizioni in Svizzera venne fondata a Basilea nell'anno 1522, ma fungeva solo da intermediaria per gli mpresari che disponevano dei trasporti da Francoforte e da Strasburgo. Il compenso richiesto allora era di un terzo del valore delle merci da trasportare. Con l'avvento delle strade ferrate l'attività degli spedizionieri entrò in una nuova fase e si modificò nel senso che ognuno cercò di adattarsi ai bisogni del paese in cui viveva. Alcuni rimasero semplici carrettieri, altri divennero dichiaranti di dogana e si dedicarono esclusivamente allo sdoganamento delle merci. Ma l'aumento vertiginoso del traffico, il moltiplicarsi e il complicarsi delle tariffe ferroviarie, delle tariffe di navigazione aerea e marittima e di quelle doganali, hanno reso il semplice commerciante completamente inadatto alla nuova situazione. In suo aiuto sono sorte le case internazionali di spedizioni alle quali sono richieste conoscenze profonde di tariffe, itinerari di geografia commerciale, di modi di prevenire inconvenienti tanto frequenti nei trasporti, di leggi e di usi in materia di trasporti per terra e per mare. Tariffe e condizioni di trasporto sono spesso per lo spedizioniere ciò che le leggi possono essere per un giurista: danno cioè luogo a diverse interpretazioni e eccone le frequenti discussioni e divergenze con le amministrazioni ferroviarie di diversi paesi.

Basilea, Chiasso, Buchs sono i punti principali di transito ed i centri di spedizone più importanti. Basilea specialmente può essere considerata come il nodo più importante d'Europa per il traffico internazionale. Nel Ticino che in questo campo è rappresentato solamente da Chiasso le case di spedizione internazionali hanno preso un notevolissimo sviluppo: esse raggiungono la quarantina tra piccole e grandi e le prime iniziarono la loro attività nel 1882 [3]).

II. CRISI NEL REGIME ECONOMICO E GIURIDICO DEI TRASPORTI

E' noto ormai a tutti come il monopolio della ferrovia in regime di pubblico esercizio di linea abbia dominato fino all' inizio della guerra mondiale, quasi incontrastato, i trasporti terrestri di merci, e come in questi ultimi anni sia attaccato in pieno dalla concorrenza dei servizi liberi di autotrasporti. I progressi tecnici dell'industria costruttrice degli autoveicoli, la elasticità dei conti delle imprese di autotrasporti di fronte alla rigidità delle tariffe ferroviarie, sono armi note di questa concorrenza. Non solo, ma i bilanci della ferrovia non facendo se non limitatissimi ammortamenti degli ingenti impianti, sono oberati da oneri politici e sociali di natura eccezionale, soprattutto per ciò che riguarda il numero ed il trattamento del personale, la libertà contrattuale di chi usa un' impresa di trasporto di fronte all' obbligo legale del servizio e della parità di trattamento incombente alla ferrovia, come pubblico esercizio di linea. Vano è stato il tentativo della ferrovia di resistere: ha perfezionata la sua attrezzatura tecnica e commerciale, se pur ve n'era bisogno, ha cercato di riconquistare in fatto se non in diritto, una certa libertà contrattuale. Ma purtroppo questa controffensiva della ferrovia non è valsa a decidere a suo favore la battaglia: è valsa solo a rendere più dura la lotta a prezzo di deficit colossali nei bilanci ferroviari che hanno aggravato a loro volta in misura intollerabile i bilanci degli stati. Ed in questa situazione si è resa necessaria di trovare una formula nuova per dirimere questo conflitto tra ferrovia e autotrasporti. Sacrificare totalmente l'autotrasporto alla ferrovia non sarebbe una soluzione economica: segnerebbe un regresso tecnico ed imporrebbe una politica insostenibile, di alti costi. Sacrificare totalmente la ferrovia all'autotrasporto non sarebbe ugualmente sopportabile: sarebbe la distruzione di miliardi di impianti ferroviari non ammortizzati, sarebbe incompatibile con le esigenze dell'attrezzatura della nazione in caso di guerra: infine non corrisponderebbe alla realtà perchè la

---

[3]) Pessina E. conf. cit.

ferrovia è sempre insostituibile dall'automobile sia in linea tecnica sia in linea economica per i percorsi oltre certe distanze e per i trasporti delle merci più voluminose. Si potrebbe risolvere la concorrenza tra ferrovia e autotrasporto solo con una formula di coordinamento, nel senso di assegnare alla ferrovia ed all'autotrasporto sfere di attività diverse, sfruttando al massimo per ciascuno dei due mezzi di trasporto le possibilità che a ciascuno di essi sono proprie. In Francia ed in Germania sono già stati compiuti tentativi del genere, sia di monopolizzare nell'azienda ferroviaria anche la gestione delle linee di trasporto automobilistico, affidando all'azienda ferroviaria la ripartizione dei servizi tra ferrovia ed automobili, sia di ripartire il traffico tra ferrovia e i servizi di autotasporti di linea mediante accordi tra le due aziende, volte ad eliminare la concorrenza per gli stessi percorsi. Anche da noi il problema «ferrovia-automobile» è stato ed è oggetto di studio da parte degli enti interessati. Come abbiamo premesso, l'enorme sviluppo preso dall'automobile dopo la guerra mondiale ha completamente rivoluzionato il regime dei trasporti. Quando l'automobile occupa la parte che le spetta è senza dubbio un mezzo di trasporto indispensabile per l'economia del nostro paese: in alcune regioni completa la vasta rete ferroviaria e porta conseguentemente un incremento alla vita commerciale, industriale e turistica delle regioni sprovviste di strade ferrate [4]). Ogni progresso tecnico porta spesso a degli eccessi ed a delle anomalie, se non è assolutamente disciplinato. L'automobilismo porta esso pure ad alcuni di questi eccessi ai quali è necessario rimediare, nell'interesse superiore dell'economia pubblica, con delle disposizioni appropriate. Già fin dal 1921 le ferrovie federali e quelle private avevano espresso, per la prima volta, il desiderio che i trasporti di merci con autoveicoli fossero regolati da una limitazione legale: non si pensava in fondo che di sottomettere quest'ultimi agli obblighi imposti alle ferrovie. Secondo l'amministrazione delle ferrovie i trasporti di merci su strada dovevano essere soggetti a delle concessioni come quelli su strada ferrata. Si vedeva nell'art. 37 bis della costituzione federale la base sulla quale poteva essere fondata la regolamentazione dell'automobilismo professionale. In Isvizzera però si è visto che fino agli ultimi tempi le circostanze non erano pienamente favorevoli all'elaborazione d'una legge veramente efficace. Essa non avrebbe certamente raggiunto lo scopo prefissosi, e le esperienze fatte all'estero ne danno la prova, se si fosse unicamente occupata di limitare in determinata misura la circolazione dell'autocarro senza realizzare in pari tempo la collaborazione dei diversi mezzi di trasporto e la ripartizione del traffico tra di loro. Nel 1926 fu creata la « Sesa » e

---

[4]) Dal « Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea Federale » (23 - I - 1934).

con questo la direzione generale delle ferrovie aveva espresso chiaramente la sua volontà d'arrivare ad una collaborazione tra ferrovia ed automobile. Anche le autorità cantonali desideravano che un regime legale fosse istituito, come risulta dalla risoluzione votata dudante la conferenza intercantonale dei capi dipartimento giustizia e polizia il 21 febbraio 1928 e della quale diamo il testo. « Il dipartimento federale di giustizia e polizia è arrivato ad esaminare, in unione ai dipartimenti competenti, la questione della regolamentazione del trasporto professionale di persone e di merci con automobili, in base alla legislazione federale ». Adottata la legge federale sulla circolazione delle automobili, sembrò venuto il momento di forzare i lavori preparatori in vista dell' elaborazione della legge richiesta. Furono tenute conferenze, si emanarono rapporti vari finchè essa potè essere elaborata, presentata alle camere, ed accettata da queste il 28 settembre 1934. La legge fu poi respinta dal popolo svizzero nella votazione del 5 maggio 1935. Gli enti interessati non si sono scoraggiati di fronte a questo primo tentativo fallito e poco tempo fa l'associazione svizzera dei proprietari di autocarri, che pure da anni si occupa delle questioni relative al disciplinamento dei trasporti in Isvizzera, ha presentato al Consiglio Federale una richiesta contenente varie proposte per la soluzione del problema ferrovia-automobile. Questa richiesta rileva anzittutto che la situazione critica nell'industria dei trasporti stradali avrà per effetto di incoraggiare le tendenze statizzatrici. La mozione Bratschi, che prevede la creazione di un servizio di trasporti stradali esercitato dalle ferrovie stesse, non costituisce che un primo passo verso il monopolio di tutti i servizi di trasporto. La richiesta propone pertanto, come prima misura, l'emanazione di un decreto federale urgente che stabilisca segnatamente che la messa in circolazione di nuovi auto-carri o l'aumento dei carichi utili per il trasporto rimunerato di merci rimangano subordinati alla presentazione di una prova che ne confermi la necessità economica. Lo stesso decreto dovrebbe altresì contenere delle disposizioni che regolino le tariffe per tutti i trasporti stradali.

La richiesta constata poi che, lasciando sussistere l'attuale stato di cose, si arriverebbe precisamente ad ottenere ciò che il commercio e l' industria hanno sempre combattuto ed hanno in parte creduto di combattere con la legge per la ripartizione del traffico, ovverosia la statizzazione dei mezzi di trasporto. Questo pericolo è oggi molto più grande di quanto si creda generalmente. Ma per mantenere in vita l'economia privata, e particolarmente un' industria come quella dei trasporti, occorre prendere al più presto certi provvedimenti per proteggere le imprese indipendenti che non potrebbero altrimenti essere salvate dalla rovina. Dal punto di vista costituzionale, la richiesta considera che l'art. 34 della Costituzione federale offre la base legale necessaria per prendere delle misure urgenti per la protezione dell'economia nazionale. Si rileva infine che le ferro-

vie hanno il massimo interesse all' introduzione della clausola di necessità per i trasporti stradali rimunerati. Con l' introduzione di questa clausola si otterrebbe anzitutto una stabilità dell'effettivo dei veicoli adibiti ai trasporti di merci, ciò che costituirebbe già una base tutt'altro che trascurabile per il risanamento delle ferrovie. Per evitare la rovina dell' industria dei trasporti mediante autocarri si impone infine una regolamentazione delle tariffe, segnatamente per impedirne la riduzione esagerata a scopo di concorrenza. Nelle sue conclusioni la richiesta in questione constata che la promulgazione di un decreto federale urgente costituirebbe una misura atta ad appianare ed aprire la via per tutte le future regolamentazioni dell' insieme dei servizi svizzeri di trasporto. La crisi dei trasporti è strettamente legata a quella delle ferrovie. Che un risanamento sia estremamente necessario risulta evidente dai deficit attuali che ammontano da 40 fino a 60 milioni e che minacciano di superare anche questa cifra. Come è noto tutte le imprese di trasporto si trovano oggi in difficoltà inestricabili, sia nella Svizzera sia all'estero, siano esse imprese private o società statali. Fin quando i trasporti su strada e per ferrovia non saranno coordinati, non saranno possibili nè una riorganizzazione razionale, nè un metodico adattamento, nè un risanamento durevole. Il problema automobile-ferrovia è quello che regge tutti gli altri. Deve essere risolto e una ripartizione diretta od indiretta del traffico deve a qualunque costo essere introdotta con mezzi tecnici, giuridici, ed economici. La soluzione non può essere completa nè definitiva perchè lo stato delle cose non lo permette: essa è però urgente [5]).

III. CAMPO D'APPLICAZIONE DELL'ART. 440 DEL CODICE DELLE OBBLIGAZIONI.

Il nostro lavoro ha per oggetto di stabilire quale sia la responsabilità del vetturale secondo il Codice svizzero delle obbligazioni. Prima di trattare le singole norme vigenti per la responsabilità del vetturale, occorre limitare e definire meglio il campo nel quale può trovare applicazione l'art. 440 del C.O. La risposta può essere basata sull'art 455,3 del Codice stesso in cui è detto che sono « riservate le disposizioni speciali sui contratti di trasporto con la posta con le ferrovie e con i battelli a vapore ». Viene perciò a mancare, come materia del nostro lavoro, il caso che nella pratica è il più importante, e cioè il trasporto per ferrovia e battelli a vapore [6]). Nell'art. I del

---

[5]) National Zeitung 25 maggio 1936.

[6]) E.T.G. del 29 marzo 1893.

E.T.G. del 29 marzo 1893 troviamo la limitazione precisa del campo in cui ha valore la legge sui trasporti per ferrovia e sui battelli a vapore (legge federale) e cioè che « la presente legge è applicata al trasporto di persone e di merci su ferrovie e battelli a vapore autorizzati dallo Stato a questo scopo ». Per poter meglio capire la portata di queste disposizioni bisogna stabilire chiaramente ciò che il legislatore intende per ferrovia e batelli a vapore. In mancanza di una definizione legale, per la interpretazione di questo termine siamo costretti a ricorrere alla pratica usata dalle autorità federali nel dare autorizzazioni a ferrovie ecc. Possiamo dedurre da ciò che si ritiene come « ferrovia » in senso legale il mezzo di trasporto su rotaie di ferro [7]). Quindi nel senso della nostra definizione sono pure ferrovie, quelle a scartamento ridotto, le funicolari, le tramvie, e anche le teleferiche ecc., tutti quei mezzi di trasporto insomma che effettuano regolarmente in base ad orari e tariffe speciali il trasporto di merci e di persone. Affinchè una ferrovia esista nel senso dell'art. 1 E.T.G. é necessario che il trasporto di persone e di cose avvenga perchè essa ha ricevuto dallo Stato l'autorizzazione a questo scopo. Se invece una ferrovia non è stata autorizzata al servizio per il trasporto di persone e di merci, allora ai trasporti non vengono applicate le norme stabilite dal diritto sui trasporti per ferrovia, ma quelle di uno speciale regolamento, o quelle del diritto delle obbligazioni. Questo vale pure per i battelli a vapore, e cioè: quelli autorizzati dallo Stato al trasporto di merci e di persone devono sottostare alla legge del 29 marzo 1893. Gli altri invece che s'incaricano del trasporto casuale di persone o di merci, che non sia regolare e periodico, e che perciò non sono obbligati all'autorizzazione dello Stato per far questo, non soggiacciono alla legge citata ma regolano i loro trasporti secondo norme speciali o secondo il diritto delle obbligazioni.

Un altro ramo importante dei trasporti che viene regolato da una legislazione speciale e che perciò non forma materia del nostro lavoro, è il trasporto postale, come pure la trasmissione di notizie per telegrafo e telefono [8]). Anche il trasporto di persone non può venire preso in considerazione per questa tesi poichè l'art. 440 del C.O. parla solo del trasporto di « cose ». Così pure le relazioni giuridiche extra-contrattuali che possono sorgere dall'effettuazione di un trasporto, devono essere tralasciate da noi, riferendosi gli articoli del C.O. da noi presi come base per il nostro lavoro, solamente a relazioni giuridiche contrattuali.

---

[7]) Burckhardt 217.

[8]) Legge sul servizio postale, 2 ottobre 1924.

PARTE GENERALE

I. CONCETTO DI VETTURALE E NATURA GIURIDICA DEL CONTRATTO DI TRASPORTO.

Il titolo sedicesimo del Codice Svizzero delle Obbligazioni tratta « Del contratto di trasporto » ed il suo primo articolo dà la definizione ed indica la natura giuridica di questo contratto: « Vetturale è colui che s'incarica di eseguire il trasporto di cose mediante mercede (prezzo di trasporto). Al contratto di trasporto sono applicabili le regole del mandato, in quanto non stabiliscano diversamente le disposizioni di questo titolo ». (Art. 440). La prima frase di questo articolo determina la nozione di vetturale, ed in pari tempo da questa definizione di vetturale risulta quella di contratto di trasporto che può essere ritenuto come una stipulazione in cui una parte (il vetturale) s'incarica di eseguire il trasporto di cose (merci), la controparte — che può essere il mittente oppure come nel contratto di spedizione, lo speditore — si obbliga al pagamento di una mercede (prezzo di trasporto) che nei traffici è comunemente chiamata « porto » - « Fracht ».

Da questa nozione di vetturale risultano i seguenti elementi essenziali: il trasporto, la cosa da trasportare, l'assunzione del trasporto e la mercede. Come si può chiaramente comprendere non si può parlare di vetturale senza che ci sia un « trasporto ».

È sempre trasporto nel senso dell'art. 440 C.O. quello che avviene tra piano e piano di una casa, come tra punto e punto di una località, come tra città e città, ecc. [9]). Affinchè ci sia però il concetto

[9]) Makower, II 1483, Staub II, 1848, § 425, 3.

di trasporto non è sufficiente che avvenga un cambiamento di luogo, ma è richiesto che la merce venga trasportata ad un luogo fissato. Il trasporto di spazzatura o di letame non è da considerarsi come trasporto vero e proprio se il vetturale può trasportarlo dove gli pare, ma solamente se egli deve portarli ad un luogo determinato [10]). Il mezzo di trasporto è pure una parte trascurabile nel contratto. Però l'uso di un mezzo di trasporto piuttosto che di un altro può avere il suo significato giuridico. Infatti una scelta concorde di un dato mezzo di trasporto, fatta dalle parti contraenti, può diminuire o aumentare la responsabilità del vetturale, a seconda che sia stato stabilito l'uso di un buon mezzo di trasporto o di uno meno adatto. In ambedue i casi questo stato di cose significa che il mittente ha voluto assumersi anche il rischio che può derivare dall'uso di un sì fatto mezzo di trasporto. Se la scelta di questo mezzo di trasporto ha come conseguenza dei danni il vetturale può sempre mostrarsi irresponsabile dell'accaduto, provando che la qualità del mezzo di trasporto scelto di comune accordo con il mittente, è la causa di questo danno: ne risulta quindi che solamente la qualità del mezzo di trasporto scelto dalle due parti e non quella di un altro mezzo qualunque usato regolarmente per il trasporto, forma la misura che serve di base per giudicare se un vetturale, dopo un tale accordo, deve assumersi o meno il danno cagionato dal mezzo di trasporto.

La cosa da trasportare può essere di qualunque natura: è sufficente che si tratti di un oggetto che possa essere trasportato, e non è neppure necessario che abbia un valore commerciale e che sia un oggetto di traffico.

Come abbiamo già visto [12]), sotto il titolo riguardante il contratto di trasporto cade solo il trasporto di cose e non quello di persone che soggiace al diritto di mandato od eventualmente anche alle regole del contratto di lavoro. Restano però sempre riservate per il trasporto di persone le numerose convenzioni di diritto pubblico e specialmente quelle internazionali. Meritevoli di particolare menzione sono la Convenzione di Berna del 1924 sul trasporto ferroviario dei viaggiatori e dei bagagli riveduta nella conferenza di Roma del 1933 e la Convenzione di Varsavia 12 ottobre 1929 sui trasporti aerei. Un particolare accenno merita il trasporto di bagagli. Il vetturale s'incarica del trasporto di un bagaglio qualunque senza richiederne il prezzo del trasporto e quindi non esiste quel requisito necessario al contratto di trasporto nel senso dell'art. 440 C.O.

Non essendo dunque un vero contratto di trasporto, in quanto manca del pagamento del prezzo di trasporto, il vetturale non è

---

[10]) Makower II, 1483.

[11]) Schwendener op. cit. pag. 9.

[12]) Vedi pag. 21.

responsabile del bagaglio, come lo sarebbe se il contratto fosse regolare: non si possono quindi applicare le norme stabilite dall'art 447 C.O. Se invece egli accetta il trasporto di questo bagaglio ed invece di richiederne il prezzo per il trasporto aumenta la tariffa stabilita per il trasporto del viaggiatore cui appartiene il bagaglio, allora avendo il contratto i requisiti richiesti dall'art. 440, si possono applicare le norme dell'art. 447 circa la responsabilità del vetturale. Trattando il trasporto di bagagli si è cercato in più letterature di risolvere la questione: può essere la consegna di bagagli al vetturale una causa del sorgere di un secondo contratto di trasporto?.

Se la cosa può sembrare facilmente risolta per tutti i generi di bagagli non lo è invece per il bagaglio che il viaggiatore trasporta con sè e del quale non deve pagare il prezzo del trasporto. (Freigepäck) La letteratura svizzera e quella tedesca [13]) hanno cercato di risolvere la questione in questo modo: c'è contratto di trasporto per un bagaglio non consegnato in modo speciale, e chi ne ha la custodia? Una valigia viene per es. messa sul davanti di una carrozza proprio dove siede il vetturino e quindi è sotto la sua custodia ed appunto per questo sorge uno speciale contratto di trasporto secondo l'art. 440: se la valigia viene tenuta in mano dal viaggiatore stesso resta un semplice contratto di trasporto di persone e la custodia del suo bagaglio spetta a lui. Su questo punto però non si può essere completamente d'accordo. Giustamente non appartiene al contenuto del contratto di trasporto solo il trasporto ma anche la custodia della merce [14]). Se il vetturale s'incarica solamente del trasporto e non della custodia, manca un presupposto per la realizzazione di un contratto di trasporto. Se invece il viaggiatore tiene il bagaglio in sua custodia allora il vetturale non può essere ritenuto responsabile secondo il contratto di trasporto, della buona riuscita del trasporto stesso. È sbagliato invece affermare che qualora il vetturale s'incarica della custodia del bagaglio il trasporto di questo avviene come effettuazione di un contratto di trasporto. Perchè anche se il vetturale ha la custodia del bagaglio, non significa assolutamente che il suo trasporto avvenga dietro pagamento. E come abbiamo già detto questo è uno dei requisiti del contratto di trasporto secondo l'art. 440, a norme del quale «vetturale» è colui *che s'incarica di eseguire* ecc. e non *chi eseguisce* il trasporto mediante mèrcede.... ecc. Da questo si può dedurre che il legislatore ha voluto definire più chiaramente che oggetto di un contratto di trasporto è l'obbligo di fornire una prestazione di lavoro che dia un certo risultato, che è appunto il trasporto di una data merce, e non una

---

[13]) Staub op. cit. 1937, § 472, 4. Schwendener op. cit. pag. 122.

[14]) Ehrenberg op. cit. Vol. V pag. 116.

prestazione di servizio nel senso dell'art. 319 I.C.O. Tutte le osservazioni fatte hanno come scopo di definire il concetto di vetturale relativamente al contratto di trasporto. A malgrado dell'esposizione dei diversi requisiti richiesti dal contratto di trasporto ci sono nella pratica molte relazioni in cui è difficile stabilire se ci sia contratto di trasporto o un altro contratto. Spesso si è indecisi se si deve interpretare un contratto come un contratto di lavoro o come uno di trasporto. La decisione nel senso dell'uno o dell'altro viene presa a seconda che colui che è adibito al trasporto presti solamente la sua forza o il suo mezzo di trasporto senza assumersi la responsabilità per la riuscita del trasporto, o che egli voglia rispondere di questa riuscita assumendo l'effettuazione del trasporto in suo nome. Vetturini, carrettieri di un'impresa di trasporti non sono perciò dei vetturali nel senso dell'art. 440 C.O. e non sottostanno quindi in base alla loro prestazione durante il tasporto, alle regole date dall'art. 447, ma a quelle degli art. 328, 329, o eventualmente all'art. 398 C.O.[15]). Come abbiamo già visto[16]), sono oggetto del contratto di trasporto non le singole azioni per l'effettuazione del trasporto ma la *riuscita del trasporto* che è il risultato di tutte queste azioni intraprese per l'effettuazione del trasporto stesso. Per questa ragione il contratto di trasporto venne considerato nella letteraura[17]) come una sottospecie di contratto d'appalto. Contro questa affermazione la legislazione svizzera afferma all'art. 440,2 che il contratto di trasporto è una sottospecie del mandato. Infatti la regola del mandato dataci all'art. 394 C.O. dichiara che: « con l'accettazione del mandato il mandatario si obbliga a compiere, a norma del contratto, gli affari o servigi di cui viene incaricato ». Si potrebbe dunque sostenere che il contratto di trasporto è l'incarico dato di sorvegliare un trasporto[18]). Inoltre l'art. 397 prescrive che il mandatario deve attenersi alla volontà del mandante e che non può scostarsi dalle sue istruzioni salvo in piccole eccezioni (quando è impossibile domandare il permesso o quando si presume che il mandante sarebbe disposto ad acconsentire): il vetturale deve qnindi accettare le istruzioni dello speditore, suo mandante[19]) Infine l'art. 404 conferisce al mandatario il diritto di revocare il mandato: il diritto di disporre è la forma della revoca nel contratto di trasporto, e cioè un'applicazione del principio della supremazia fonda-

---

[15]) Makower op cit. 1484.

[16]) Pag. 14.

[17]) Edrenberg op. cit. Vol. V pag. 113

[18]) Haberstich op. cit. pag. 208 § 1.

[19]) Oser art. 443, I generalità.

mentale del mandante sul mandatario [20]). Tuttavia a malgrado di queste analogie con il mandato ci sono delle differenti particolarità nel contratto di trasporto che lo distinguono nettamente dal primo. Infatti le condizioni materiali in cui si svolge il trasporto esigono una più grande protezione del vetturale nel contratto di trasporto di quella che gode il mandatario nel mandato, e d'altra parte il diritto di modifica unilaterale dello speditore deve essere, per la medesima ragione, più limitato nel contratto di trasporto che il diritto di modifica del mandante nel mandato. Infatti l'utilità commerciale e l'interesse pratico che giustificano l'esistenza del diritto di modifica trovano il loro limite nella possibilità di eseguire questi cambiamenti e nell'interesse del traffico generale. Queste poche ragioni d'indole tecnica spiegano la differenza tra il contratto di trasporto ed il mandato, in ciò che concerne il diritto di revoca. Ma la loro differenza fondamentale è di natura giuridica. Innanzi tutto il mandato ha come base le relazioni di fiducia personale tra mandante e mandatario, e la personalità dei contraenti ha qui un'importanza capitale: ciò che non avviene nel contratto di trasporto. Il vetturale può liberamente affidare il suo incarico ad un terzo, mentre il mandatario è obbligato ad eseguire egli stesso ciò di cui è stato incaricato e non può darsi un sostituto senza autorizzazione [21]). D'altra parte il mandato è per la sua stessa natura un contratto a titolo gratuito: la natura dei mandati non implica nessun obbligo per il mandante di dare un compenso al mandatario: il fatto di dare questo compenso è un'eccezione alla regola e questa eccezione è prevista dall'art. 396, 3 del C. O. [22]). Il contratto di trasporto è invece essenzialmente un contratto a pagamento: le due parti che stipulano il contratto ottengono una reciproca prestazione e come abbiamo visto [23]) l'art. 440, I prevede espressamente il « trasporto mediante mercede »: il pagamento è un elemento essenziale del contratto di trasporto [24]). Queste sono dunque le differenze principali tra contratto di trasporto e mandato ed hanno come basi la personalità delle parti contraenti e le condizioni finanziarie del contratto. Il diritto romano ed il diritto straniero in generale rial-

---

[20]) Hodler E. op. cit. pag. 147 § 9.

[21]) Haberstich op. cit. pag. 209, 1. Vogel Leo op. cit. pag. 13.

[22]) Oser op. cit. art. 394 C.O. § 111. Hafner op. cit. art. 392.

[23]) Pag. 19.

[24]) Oser op. cit. art. 440, § 1. Secondo lui questo elemento è precisamente quello che distingue il mandato dal contratto di trasporto, e dice: Die Vergütung ist ein wesentliches Merkmal des Frachtvertrages. Die unentgeltliche Transportübernahme stellt sich nicht als Frachtvertrag, sondern als Auftrag dar. Schneider e Fick op. cit. tit. XVI, Generalità. cif. 10 Haberstich op. cit. pag. 209.

lacciano il contratto di trasporto al contrato d'appalto [25]). La legislazione svizzera è la sola che segua un'altra via pur essendo svariate le opinioni al riguardo. Schneider e Fick nel loro Commentario del C. O. dichiarano parlando dell'art. 443, 2 che il « contratto di trasporto è una specie di mandato » e che le regole di questo mandato gli si possono applicare a titolo complementare. Hafner nel suo Commentario del vecchio C.O., all'art. 450 stabilisce una similitudine su tutti i punti senza distinzione, specialmente sulla questione della revoca. Hodler nel « Widerruf nach schweizerischem Recht » (op. cit. pag. 147) trova che nessuna delle prescrizioni del contratto di trasporto contraddice quelle del mandato, ma che solamente qualcuna lo modifica: le regole del mandato sono a suo avviso applicabili all'esercizio del diritto di revoca dello speditore. Haberstich invece (op. cit. pag. 208, § I) si meraviglia che il codice delle obbligazioni subordini il contratto di trasporto al mandato, poichè questo può essere considerato, da un punto di vista superficiale, come il mandato d'occuparsi di un trasporto secondo la volontà del mantadario: d'altra parte le differenze che separano il contratto di trasporto dal mandato sono molto più numerose delle analogie che li uniscono: è chiaro quindi che le lacune del Codice sul contratto di trasporto dovrebbero essere colmate piuttosto dalle disposizioni sulla « locazione d'opera », in quanto che il contratto di trasporto appartiene nettamente al gruppo dei contratti che hanno come oggetto la prestazione di un'opera determinata, « locatio, conductio operis faciendi ». Oser dopo aver stabilito nel suo commentario dell'art. 440, 2 le differenze esposte prima, aggiunge commentando l'art. 443 quanto segue: « Der Artikel behandelt das Dispositionsrecht, ecc. Die Regelung erfolgte auf der Basis von Art. 397, wonach der Beauftragte, Weisungen des Auftraggebers entgegennehmen muss. Die Eigenartigkeit des Frachtgeschäfts (namentlich dessen Berührungspunkte mit dem Werkvertrag, die die Anwendbarkeit von Art. 377 nahelegen würden) erfordete aber einen besseren Schutz (namentlich eine genauere Umschreibung der Rechte) des Frachtführers, ecc. ». Anche la giurisprudenza ha avuto occasioni di rilevare alcune differenze tra i due contratti, senza pronunciarsi espressamente sulla questione. Nella sentenza Sommer contro Preiswerk e Murbach del 9 giugno 1894 [26]) il Tribunale Fe-

---

[25]) Eger op. cit. pag. 15 ecc. Endemann op. cit. pag. 295 Vol. III « Der Frachtvertrag gehört ..... unter die Kategorie der locatio operis, des Unternehmungsvertrags. Josserand op. cit. § 365. Leturcq op. cit. pag. 5. Cesare Vivante op. cit. § 2033. Queste differenti legislazioni seguono in questo il diritto romano che non conosceva il contratto di trasporto come tale, ma che lo comprendeva nella istituzione della locatio operis.

[26]) R.O., A.T.F. 20, pag. 553 § 7.

derale stabilì che il vetturale non è un mandatario, per le seguenti ragioni: 1) il vetturale contratta con terzi per suo proprio conto degli affari che gli sono personali, mentre il mandatario contratta con terzi per conto del suo mandante che egli rappresenta in qualità di intermediario; 2) il vetturale traffica per suo proprio conto e può esigere dallo speditore prezzi più elevati di quanto gli sa costato il trasporto, mentre il mandatario non può domandare al suo mandante che il rimborso puro e semplice delle spese fatte per conto del mandante; 3) il vetturale deve risarcire dei danni che sono più elevati di quelli che eventualmente debba risarcire il mandatario. Da questa sentenza risulta in generale che il vetturale contratta insieme allo speditore pur restando distinto ed indipendente da lui: mentre il mandatario è il rappresentante delegato del mandante: le posizioni del vetturale di fronte allo speditore sono monto diverse: le situazioni ed i principi che le regolano non si corrispondono. Il tribunale federale ha così stabilito in questo modo, esso pure, una differenza tra mandato e contratto di trasporto ma non si è occupato della questione riguardante l'applicazione sussidiaria dei principi del contratto d'appalto al contratto di trasporto. La loro applicazione sembra corrispondere tuttavia molto meglio alla natura del contratto di trasporto secondo com'è regolata dalla legislazione: infatti, se il contratto di trasporto ha certe analogie con il mandato, ne ha ancora di più col contratto d'appalto: e ci sono inoltre molti punti sui quali è concorde con quest'ultimo e molti altri per cui si distingue. Nel mandato la possibilità di revoca del contratto è essenziale. Secondo la dottrina relativa al contratto di trasporto invece, la revoca può facilmente essere esclusa da una clausola speciale. Ciò vale anche per il contratto d'appalto [27]).

A differenza del mandato il contratto di trasporto è un contratto con rimunerazione, mentre il primo è a titolo gratuito: la medesima cosa avviene per il contratto d'appalto e l'art. 363 C. O. formula espressamente il principio della rimunerazione. È dunque in conformità alle regole del contratto d'appalto che il contratto di trasporto regola uno scambio di salario e di lavoro considerato nel suo risultato (locatio operis faciendi) [28]).

Questo risultato è qualificato, per il contratto di trasporto, dal portare una cosa da un luogo ad un altro: tutti e due hanno per oggetto una prestazione determinata: un servizio rimunerato. Nell'uno come nell'altro la contro-prestazione è essenziale: nel mandato, invece, essa costituisce l'eccezione. Ne risulta che se il mandato può essere revocato mediante riparazione soltanto del danno causato e

---

[27]) Vogel op. cit. pag. 13 e seg. Oser op. cit. art. 440, 11.

[28]) Vogel op. cit. § 3. Haberstich op. cit. pag. 209 cif. 2.

senza pagamento di una rimunerazione che non è dovuta [29]), il contratto d'appalto invece, non può essere revocato che « tenendo indenne l'appaltatore del lavoro già fatto e d'ogni danno ». [30])

L'art. 377 C. O. aggiunge dunque all'indenizzo completo il pagamento del lavoro effettuato: il padrone dovrà pagare quindi e i danni risultanti dalla rottura del contratto e la rimunerazione dovuta per il lavoro fatto. [31])

D'altra parte se la rimunerazione non costituisce nel mandato che una eccezione introdotta dall'uso o da una convenzione speciale, essa costituisce per il contratto d'appalto una regola fondamentale. Sono appunto queste regole principali della revoca del contratto d'appalto che la dottrina ha adottato per interpretare l'art. 443: essa aggiunge all indennità prevista dall'art. 443, I il pagamento d'un salario e calcola anche questo sulla base del lavoro effettuato, cioè del tragitto percorso [32]). Dunque, come abbiamo visto, tra le due categorie di regole date dal mandato e dal contratto d'appalto sono precisamente quelle di quest'ultimo che vengono adottate per il contratto di trasporto: d'altra parte le soluzioni essenziali che la dottrina non trova nel mandato o che vi trova come eccezioni, essa le può trovare invece nel contratto d'appalto dove esse figurano anche come regole fondamentali. È evidente quindi che il contratto di trasporto si avvicina molto di più al contratto d'appalto: la dottrina cerca i complementi necessari al titolo XVI non nel mandato che le darebbe certi elementi incompatibili con la natura del contratto di trasporto, ma piuttosto nel contratto d'appalto che le fornisce degli elemeni più appropriati.

Il contratto di trasporto ha come oggetto una determinata prestazione: il più delle volte, però, questa prestazione deve essere compiuta a favore di una terza persona, il destinatario, e non a favore di colui che ha stipulato il contratto, il mittente. La domanda: quale costruzione giuridica si può dare a questa relazione tra mittente, vetturale e destinatario, ha dato luogo ad ampie discussioni, nella teoria [33]). Ma dato che ci siamo prefissi di definire la posizione giuridica del vetturale e non quella del destinatario, ci associamo alle decisioni del Tribunale Federale e di altri che ritengono il contratto di trasporto un contratto a favore di terzi. [34])

---

[29]) Art. 404 C.O.

[30]) Art. 377 C.O.

[31]) Oser op. cit. art. 377, § 1.

[32]) Oser op. cit. art. 443, § 4. Hafner op. cit. art. 443, § 3. Schneider e Fick op. cit. art. 443, § 8. Vogel Leo op. cit. pag. 17 e 18.

[33]) Vogel op. cit. pag. 28.

[34]) B.G.E. 38, II/106. Hellwig op. cit. pag. 477. Staub op. cit. II, 1875, § 434, 1.

Non bisogna tuttavia dimenticare che i contratti di trasporto non sono, in tutti i casi, contratti a favore di terzi. È possibile che il trasporto non avvenga in favore d'un terzo ma a favore dell'altra parte contraente con il vetturale, il mittente, per es. se tra questi e il vetturale avviene un accordo che quest'ultimo deve consegnare la merce al luogo stabilito al mittente stesso o ad un suo rappresentante. Per stipulare il contratto di trasporto non occorre forma speciale. Esso è ritenuto valido quando il mittente ed il vetturale hanno trovato un accordo sui principali ed essenziali punti del trasporto [35]). Perciò la stipulazione del contratto può aver luogo anche prima che il vetturale abbia accettato la merce da trasportare. In questo caso gli obblighi che incombono al mittente dopo la stipulazione del contratto non si esauriscono con il pagamento del prezzo di trasporto al vetturale, ma è suo dovere fare il possibile affinchè la merce venga consegnata al vetturale per il trasporto.

Le regole che disciplinano la conclusione del contratto di trasporto ferroviario, pur rispondendo sostanzialmente ai principî generali del diritto contrattuale privato, sono rivolte allo scopo di dare al contratto di trasporto una forma materiale, rigida e schematica, come quella che sola può conciliare nell'esecuzione dei trasporti la rapidità, la precisione e la parità di trattamento degli utenti. Il principio che il contratto di trasporto possa riposare sul consenso delle parti, comunque manifestato, accompagnato o meno dalla consegna delle merci da trasportare [36]), non può reggere nei trasporti ferroviari, perchè darebbe luogo a lentezze, incertezze e disuguaglianze nell'esecuzione dei trasporti, che sarebbero non meno dannose agli utenti che all'amministrazione ferroviaria. La legge ferroviaria interviene con le sue regole rigide e quasi meccaniche ad impedire tutto ciò. Per la perfezione di un contratto di trasporto ferroviario non basta il consenso delle parti: occorre l'atto materiale della consegna delle merci da parte del mittente all'amministrazione ferroviaria, consegna che nei trasporti ordinari è invece essenziale solo nella parte esecutiva del contratto. La C.I.M. lo dice chiaramente all'art. 8: « Il contratto di trasporto è concluso al momento in cui la stazione speditrice accetta per il trasporto la merce con la lettera di vettura ». Una delle deroghe del diritto ferroviario al C. O. consiste nell'obbligatorietà della lettera di vettura. Mentre secondo il C. O. la lettera di vettura è facoltativa, secondo il diritto ferroviario il rilascio della lettera di vettura da parte del mittente all'amministrazione ferroviaria è obbligatorio all'atto della consegna

---

[35]) C.O. art. 1.

[36]) Pag. 22.

delle cose da trasportare. « Per ogni spedizione il mittente deve consegnare all'Amministrazione ferroviaria una lettera di vettura.[37])

Secondo il C. O. nulla vieta che il contratto di trasporto si formi solo oralmente, senza essere affidato a nessun documento scritto. La pratica quotidiana ci offre infatti esempi continui di contratti di trasporto, che si formano n tal modo: trasporti di colli eseguiti da imprese locali, trasporti di mobilio eseguiti da imprese locali, trasporti di mobilio eseguiti da imprese di sgombero, trasporti di merci eseguiti da imprese di sbarco o imbarco, ecc. Una secolare tradizione storica ha però reso normale nel contratto di trasporto l'erezione di un documento scritto caratteristico: la lettera di vettura (lettre de voiture, der Frachtbrief, bill of freight). La lettera di vettura è un documento che ha la forma di una lettera aperta diretta dal mittente al destinatario contenente le condizioni essenziali del contratto (oggetto, percorso, destinazione, termine di resa, porto, ecc.) rilasciata dal mittente al vettore allo scopo di ricordargli dette condizioni contrattuali e di facilitargli il ritrovo del destinatario, e destinata, dopo aver accompagnato la merce durante il viaggio, ad essere esibita e consegnata al destinatario, perchè questi apprenda da chi gli provengano le merci, che cosa siano e a quali condizioni gli debbano essere consegnate, e perchè possa in base a ciò determinarsi a ritirare le merci speditegli[38]). Questa lettera di vettura, utile specialmente nella fase più arretrata della tecnica dei trasporti, quando il mittente non aveva altro mezzo per avvisare il destinatario della spedizione a lui diretta, conserva importanza ancora oggi come mezzo di prova del contratto di trasporto di fronte al vetturale. È naturale che il mittente rilasci al vettore la lettera di vettura all'atto della consegna del carico, dovendo la lettera di vettura contenere essenzialmente una precisa determinazione e descrizione del carico stesso: ma nulla vieta che la lettera di vettura possa essergli rilasciata anche prima di tale momento. La lettera di vettura non va confusa pertanto con altri documenti che presuppongono invece essenzialmente l'avvenuta consegna del carico al vetturale: tali la ricevuta del carico, la polizza di carico, lo scontrino di ricevuta, ecc. (Bulletin de chargement, récépissé, Empfangschein). La ricevuta di

---

[37]) C.I.M. art. 6 § 1.

[38]) Goldschmidt op. cit. pag. 733 e seg. con la citazione dei più antichi formulari di lettere di vettura del 1377, 1412, 1436.

Savary op. cit. 1674 riporta il seguente formulario: « Monsieur, Je vous envoie par I... un ballot de ... marqué comme ci-contre pesant ...., lequel ayant bien récu conditionné et en temps du, vous lui payerez pour sa voiture.... comme par avis de votre seviteur N. N. ».

Molte lettere di vettura avevano questo proemio: « A la garde de Dieu et sous la conduite de n.... voiturier, vous récevrez », ecc.

carico, e gli altri documenti equivalenti comunque denominati sono infatti documenti che provengono dal vetturale e devono portare la sua sottoscrizione, e rappresentano più che la prova del contratto di trasporto, la prova dell'avvenuta consegna del carico al vetturale e la conseguente obbligazione unilaterale del vetturale di custodire, conservare e riconsegnare le merci al destinatario, a favore del quale possono valere anche come titolo di legittimazione. La lettera di vettura è invece un documento che proviene dal mittente e porta la sua sottoscrizione, e rappresenta essenzialmente la prova del concluso contratto di trasporto nell'interesse prevalente del vetturale contro il mittente e il destinatario [39]). La lettera di vettura è un documento essenzialmente facoltativo dipendente dalla volontà e dalla richiesta del vetturale.

La lettera di vettura non è un elemento costitutivo, ma solo probatorio del contratto: da ciò deriva che la lettera di vettura può essere richiesta dal vetturale al momento costitutivo del contratto o successivamente: normalmente suole essere richiesta all'atto della consegna del carico. Il rilascio della lettera di vettura è un obbligo contrattuale per il mittente, in qualunque momento il vetturale la richieda. Quale sia però il carattere giuridico di questa lettera di vettura occorre analizzarlo caso per caso. Se le parti contraenti si sono accordate di prendere come formalità per la stipulazione del contratto di traposto la lettera di vettura, si può ritenere che prima dell'adempimento di questa formalità esse non sono vincolate da obblighi reciproci [40]). Il legislatore presume che in questo caso l'esistenza di una lettera di vettura sia un presupposto necessario per il contratto di trasporto. Se la lettera di vettura non ha il significato conferitole dall'art. 16, C. O. allora essa è semplicemente un documento probatorio, come abbiamo già visto [41]). In molti casi però, la lettera di vettura non è solamente un documento probatorio, ma essa costituisce da sola l'elemento essenziale del contratto di trasporto, il cui contenuto, riservate le norme dell'art. 23 C. O. fissa da solo le disposizioni sulla volontà delle parti contraenti: per es. se senza precedenti negoziati sono state mandate le merci e la lettera di vettura ed ambedue sono state accettate dal vetturale: oppure se il vetturale che ha stipulato il cotratto di trasporto, per l'effettuazione dell'assunta spedizione di merci, dà incarico ad un altro vetturale consegnandogli la lettera di vettura e la merce, e questi a sua volta secondo le istruzioni contenute nella lettera di vettura si assume il trasporto. Da illustri commentatori tedeschi viene difeso il punto di vista che alla lettera di vettura sia sempre stato dato il significato

---

[39]) Goldschmidt op. cit. I, 2 754 e seguenti.

[40]) C.O. art. 16, 1.

[41]) Pag. 22.

di documento contrattuale, che cioè in caso di divergenze tra un accordo fatto prima, oralmente, ed il contenuto della lettera di vettura, fosse quest'ultimo a derogare ogni accordo precedente[42]). La lettera di vettura si presenta innanzi tutto come una spiegazione scritta, unilaterale, del mittente: il suo carattere probatorio è rivolto specialmente contro il mittente sesso. Dopo che il vetturale ha accettato la lettera di vettura senza riserve, si può senz'altro sperare in un trasporto completo ed esatto di tutta la marce citata dalla lettera di vettura. Tanto più se si considera che il vetturale è obbligato a controllare i dati, della lettera di vettura, riguardanti le merci da trasportare, prima di accettarla senza riserve, e che con l'accettazione ha dato seguito a questo obbligo, come doveva.[43])

Questa speranza in un'effettuazione perfetta e completa del trasporto riguarda semplicemente i dati della lettera di vettura che il vetturale è obbligato a controllare. Se si tratta di una disposizione della lettera di vettura, che il vetturale non deve controllare (per es. dichiarazione del valore della merce), l'accettazione, senza riserve, della lettera di vettura da parte del vetturale, per ciò che riguarda questi dati, non ha più nessun significato e non si può quindi dire in questo caso, che con l'aver accettato egli abbia implicitamente riconosciuta l'esattezza dei dati.[44])

La forza probatoria della lettera di vettura riguarda innanzi tutto la relazione tra mittente e vetturale e poi quella tra vetturale e destinatario. Se il destinatario accetta senza riserve la merce e la lettera di vettura egli dichiara con questo atto che il vetturale ha eseguito tutti gli obblighi impostigli dal contratto di trasporto e dalla lettera di vettura.

Se il vetturale ha sottratto la merce e la relativa lettera di vettura, in certe condizioni può essere sovente difficile per il mittente provare che egli abbia dato una certa quantità di merce da trasportare, al vetturale. Il mittente può evitare di correre questo rischio se al momento della consegna della merce da trasportare, si fa rilasciare dal vetturale un documento scritto. Questo documento rilasciato dal vetturale, il così detto «scontrino di ricevuta» è innanzi tutto un documento probatorio della avvenuta consegna delle merci al vetturale.[45])

La mercede (prezzo di trasporto) è pure un elemento essenziale del contratto di trasporto e mette in evidenza la differenza che esiste tra il concetto di vetturale dato dal nostro C. O. e quello del codice

---

[42]) Ehrenberg op. cit. V, 120.

[43]) R.O.H.G. 7, 216: 9, 439.

[44]) Staub op. cit. II, 1852 § 426, 3.

[45]) Oser op. cit. 787.

commerciale tedesco. (425 §) Una delle due parti che stipulano il contratto è obbligata al pagamento del prezzo di trasporto. Appunto per questo obbligo al pagamento compreso nel contratto di trasporto esso è, a malgrado di una sua attribuzione al mandato, un contratto con pagamento. Sta alle due parti, cioè mittente e vetturale, di stabilire di comune accordo se il prezzo del trasporto deve essere pagato dal mittente o dal destinatario. Nell'ultimo caso il mittente può obbligare il vetturale al trasporto della merce come stabilito dal contratto senza che il destinatario abbia già pagato il prezzo del trasporto o si sia pronunciato favorevole al pagamento. Secondo gli articoli 444, 1 e 451, 1 la merce può essere richiesta in questo caso, solo se il vetturale ha già effettuato il trasporto ed ha l'intenzione di dare la merce al destinatario.

Con le norme degli art. 443,1 cif. 2 e 443,2 il legislatore ha conferito a questo documento anche un'altra funzione e cioè quella di carta di legittimazione. Se il mittente si è fatto rilasciare dal vetturale uno scontrino di ricevuta e non è più in grado di ritornarlo, egli perde il diritto di disporre conferitogli dall'art. 443, 1 C.O. Oltre alla lettera di vettura ed allo scontrino di ricevuta, il legislatore ha determinato nel 16 titolo (C.O. art. 443, 1 cif. 3) un altro documento che può avere un certo influsso sulla disposizione degli oggetti trasportati. Mentre al destinatario è conferito il diritto di disporre, solamente con la consegna della lettera di vettura e dello scontrino di ricevuta, con il documento citato il mittente perde il diritto di disporre ed il destinatario lo riceve al momento che questo è spedito dal vetturale. Esso è chiamato lettera d'avviso ed è uno scritto spedito dal vetturale al destinatario per avvertirlo dell'arrivo della merce affinchè quest'ultimo possa mandare a ritirarla [46]).

Secondo il C.O. la lettera di vettura rilasciata dal mittente al vetturale è un documento indipendente rispetto al secondo esemplare da rilasciarsi al mittente dal vetturale come ricevuta della consegna delle merci, perchè questo si rilascia solo su richiesta del mittente: secondo il diritto ferroviario invece la lettera di vettura è necessariamente collegata col duplicato della medesima, perchè questo duplicato deve essere consegnato dal mittente all' amministrazione, unitamente alla lettera di vettura, e restituito dall'amministrazione al mittente appena avvenuta la consegna della merce, indipendentemente dalla richiesta del mittente stesso [47]). Circa la funzione giuridica della lettera di vettura nei trasporti internazionali le leggi ferroviarie si esprimono come segue: « Il contratto di trasporto è concluso dal momento in cui la stazione mittente accetta per il trasporto la merce con la lettera di vettura. La stazione mittente accerta

[46]) Con. art. 6, § 1 C.I.M.
[47]) C.I.M. art. 8 § 5.

l'accettazione ponendo sulla lettera di vettura il suo timbro portante la data dell'accettazione. L'apposizione del timbro deve aver luogo immediatamente dopo la consegna di tutta la merce indicata nella lettera di vettura. Il timbro deve essere apposto in presenza del mittente se questi lo domanda. Dopo l'apposizione del timbro la lettera di vettura fa prova del contratto di trasporto. Tuttavia, per le merci il cui carico spetta al mittente a norma delle prescrizioni di tariffa o di accordi con lui presi, se accordi del genere sono ammessi nella stazione mittente, le indicazioni della lettera di vettura relative sia al peso, sia al numero dei colli non fanno prova contro la ferrovia se non in quanto la verifica del peso e del numero dei colli sia stata fatta dalla ferrovia e ciò sia accertato nella lettera di vettura. La ferrovia ha l'obbligo di certificare, con l'apposizione del timbro a data, il ricevimento della merce e la data della sua accettazione per il trasporto, sul duplicato della lettera di vettura che deve esserle presentato dal mittente contemporaneamente alla lettera di vettura medesima. Questo duplicato non ha il valore nè della lettera di vettura che accompagna la merce, nè della polizza di carico [48]).

Quale sia il significato di queste disposizioni è difficile dirlo. La dottrina e la giurisprudenza sono profondamente divise. Una corrente afferma che il contratto di trasporto ferroviario è contratto solenne, che cioè la lettera di vettura è richiesta dalla legge per la stessa esistenza del contratto (ad substantiam) [49]). Argomenta ciò dal principio generale della inderogabilità della legge ferroviaria: infatti, essendo richiesto dalla legge ferroviaria per ogni contratto di trasporto il rilascio della lettera di vettura, qualunque disposizione contrattuale non incorporata dalla lettera di vettura dovrebbe ritenersi come inesistente. Un'opposta corrente, invece, ritiene che la legge ferroviaria richieda il rilascio della lettera di vettura solo come documento probatorio del contratto (ad probationem), e attribuisce quindi alla lettera di vettura ferroviaria la stessa funzione che ha nei trasporti commerciali ordinari [50]). Gli argomenti essenziali addotti a sostegno della funzione probatoria e non costitutiva della lettera di vettura sono: la mancanza di qualsiasi disposizione legislativa che commini la nullità del contratto in mancanza della let-

[48]) C.I.M. art. 8.

[49]) Manara op. cit. (Foro ital. 1890, I, 147): Marchesini op. cit. I, n. 11, 133; Navarrini op. cit. III, n. 922; Rosenthal op. cit. pag. 54; Kosak op. cit. pag. 451; Pisko op. cit. pag. 258; Staub op. cit. II, 2, sub, § 453, n. 5, pag. 1479.

[50]) Vivante op. cit. IV, n. 2050; Barberis op. cit. 304; Pipia op. cit. n. 26; Thaller-Percerou op. cit. n. 1168; L. Caen et Renault op. cit. III, n. 564 e 577; Josserand op. cit. n. 372; Eger op. cit. I, pag. 65.

tera di vettura, e anzi la presenza di espresse disposizioni legislative che confermano la funzione probatoria della lettera di vettura: C.I.M. art. 8. « Dopo l'apposizione del timbro la lettera di vettura fa prova del contratto di trasporto »: le espresse disposizioni della legge ferroviaria: la circostanza che la lettera di vettura nel contratto di trasporto ferroviario, come nel contratto di trasporto ordinario, non può corrispondere al contenuto definitivo del contratto, perchè molti elementi del contratto non si possono determinare che durante il viaggio.

II. DI FRONTE A CHI IL VETTURALE E' RESPONSABILE

Gli articoli 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, del C.O. riguardano il problema della responsabilità del vetturale per inadempimento delle obbligazioni a suo carico, problema che per le sue vaste ripercussioni pratiche è sempre stato considerato dalle legislazioni, dalla dottrina e dalla giurisprudenza il problema fondamentale in materia di trasporto. Prima di entrare però nel merito delle questioni riguardanti la responsabilità del vetturale, dobbiamo precisare *verso chi* sorga la responsabilità del vetturale per ritardo o inesecuzione del trasporto, perdita o avaria totale o parziale del carico, cioè chi sia il titolare del diritto al risarcimento per inadempimento del contratto da parte del vetturale, comunque sia fatto valere tale diritto, sia in via giudiziaria, mediante azione o eccezione, sia in via amministrativa, mediante reclamo, sia in via stragiudiziale, mediante transazione o liquidazione volontaria. Questi titolari del diritto al risarcimento per le ragioni suaccennate sono: il mittente, il destinatario e terze persone. In primo luogo il vetturale è responsabile verso il mittente con il quale ha stipulato il contratto di trasporto. Data la natura del contratto di trasporto, ritenuto un contratto in favore di terzi, due persone sole, e cioè mittente e destinatario devono essere prese in considerazione come coloro che sono attivamente legittimati ad agire contro il vetturale [51]).

Bisogna però decidere innanzi tutto a chi spetta il diritto di disporre degli oggetti trasportati ed a chi spetta il diritto al risarcimento dei danni. A chi spetti il diritto di disporre degli oggetti trasportati risulta chiaramente dall'art. 443 C.O. e non offre altre difficoltà. Per ciò che riguarda il titolare del diritto al risarcimento dei danni la questione è molto più complicata. Mentre nel codice commerciale tedesco al §. 435 troviamo espresso chiaramente che il destinatario è legittimato dopo l'arrivo delle merci a far valere

---

[51]) Vedi pag. 19.

i diritti conferitigli dal contratto di trasporto, per inadempimento delle obbligazioni da parte del vetturale, nel C.O. non troviamo nessuna disposizione di questo genere. L'art. 443, 2 stabilisce che quando il diritto di disposizione sugli oggetti trasportati è passato per date ragioni al destinatario, « il vetturale è tenuto unicamente ad uniformarsi alle istruzioni del destinatario ». Fick[52]), è giustamente del parere che l'essere titolare del diritto di disposizione sugli oggetti trasportati, costituisce già una risposta alla domanda: chi è legittimato a richiedere il risarcimento dei danni, senza dare tuttavia una motivazione più specializzata a questo riguardo.

III. LEGITTIMAZIONE ATTIVA DEL MITTENTE.

Come in un contratto il debitore è solo responsabile verso colui che è parte direttamente contraente, così nel contratto di trasporto il vetturale è innanzi tutto responsabile verso colui con il quale ha stipulato il contratto, cioè verso il mittente. Questo stato di cose dura sino a quando per l'entrata in vigore di norme speciali dell'art. 443, il diritto di disposizione sugli oggetti trasportati spetta al destinatario. Se il destinatario ha acquisito questo diritto di disposizione, egli lo può però perdere a causa delle norme dell'art. 444, 2 che sotto dati presupposti possono annullare il diritto di disposizione del destinatario e ridarlo al mittente. Senza importanza per la legittimazione del mittente, conferitagli dall'art. 443, 1, è il rapporto giuridico tra mittente e destinatario o tra mittente ed una terza persona, presupposto che il mittente non abbia agito verso il destinatario come rappresentante nel senso dell'art. 32, 1 C.O. Se il mittente ha stipulato il contratto di trasporto con il vetturale, sia come venditore, o come speditore, o come mandatario, tuttavia però sempre in nome proprio, a lui stesso e non al rappresentato spettano la legittimazione ad agire e le obbligazioni risultanti dal contratto di trasporto. Queste condizioni non escludono però che anche il destinatario o una terza persona possano far valere i diritti acquisiti per mezzo del mittente verso il vetturale. Secondo la natura giuridica della relazione tra mittente e la terza persona a causa di determinati articoli del C.O. questa terza persona può far valere in modo indipendente i diritti acquisiti nei confronti del vetturale, per mezzo del mittente. Questa legittimazione ad agire di una terza persona, risulta in tutti i casi sempre da una relazione giuridica già esistente tra mittente ed una terza persona, senza però che l'esistenza di questa relazione giuridica sia un presupposto indispensabile della legittimazione.

[52]) Fick op. cit. 447 nota 3, I. 857.

IV. LEGITTIMAZIONE ATTIVA DEL DESTINATARIO.

Come abbiamo già avuto più volte occasione di dirlo il contratto di trasporto è un contratto in favore di terzi [53]) Come tale dà al destinatario un diritto sulla prestazione del trasporto fatta dal vetturale, presupposto però che siano adempiute quelle condizioni richieste dall'art. 443, 1 cif. 1-4 e 443, 2 che causano il passaggio del diritto di disposizione sulla merce trasportata, al destinatario. Affinchè questo diritto possa rimanere al destinatario è necessario che egli prenda parte al contratto. L'art. 444, 1 dà le norme necessarie affinchè il destinatario possa prendere parte al contratto di trasporto e richiede che egli accetti la merce, che paghi i crediti di cui essa è gravata, se non vuole che il diritto di disposizione sugli oggetti trasportati ritorni nuovamente nelle mani del mittente. Questo diritto di disposizione del destinatario non serve in nessun modo a chiarire per chi, il vetturale, è in possesso della merce durante il trasporto. Il diritto di disposizione sugli oggetti trasportati risultante dall'art. 443 accorda al mittente ed al destinatario solo la possibilità di far valere i diritti che spettano loro dal contratto di trasporto, verso il vetturale. Decisivo per rispondere per chi il vetturale è in possesso della merce durante il trasporto, è il contratto di trasporto stipulato tra mittente e vetturale stesso. Nel dubbio, sia il vetturale come lo speditore, tengono in possesso la merce per colui con il quale hanno stipulato il contratto di trasporto [54]). Nella letteratura tedesca i pareri sono discordi circa il momento in cui il contratto viene fissato per il destinatario. Staub basandosi su Hahn [55]), è dell'opinione che il contratto di trasporto potrebbe essere cambiato per il destinatario in un modo obbligato fino al momento in cui il destinatario fa valere il suo diritto. Makower [56]), invece richiede che il cambiamento del contratto di trasporto deve essere fatto dal mittente fin tanto che questi è ancora titolare del diritto di disposizione sugli oggetti trasportati [57]). Data la chiarezza della nostra legge ci possiamo associare all'opinione di Makower. Infatti l'art. 443 C.O. stabilisce chiaramente che il vetturale deve seguire esclusivamente gli ordini ricevuti dal destinatario, se una delle condizioni per il trapasso del diritto di disposizione al destinatario, è stata adempiuta. Da questa interpretazione della legge risulta chiaramente che, secondo il nostro diritto, non si può sostenere con ragione, che al mittente spetti il diritto di operare dei cambiamenti nel contratto di trasporto dal momento del trapasso del diritto di disposizione al

---

[53]) Vedi pag. 19 e pag. 26.
[54]) B.G.E. 38 II 167.
[55]) Staub op. cit. II 1876, § 435, 4a.
[56]) Makower op cit. II 1534.
[57]) H.G.B. 433 C.O. 443, 1.

destinatario sino al momento in cui questi lo fa entrare in vigore. Nella letteratura tedesca è pure molto discussa la domanda se il destinatario possa far valere i suoi diritti al risarcimento dei danni propri in confronto al vetturale od anche far valere le richieste del mittente che le spettano dal contratto di trasporto. Staub e Makower[58]) negano un tale aumento dei diritti del mittente, basandosi sulle sentenze R.O.H.G. 4, 359 e R. G. 13,68. Entrambe queste sentenze respingono l'ipotesi che il mittente possa far valere il suo diritto al risarcimento dei danni da parte del destinatario perchè questo significherebbe una « degradazione del destinatario a rappresentante del mittente ». Le altre interpretazioni di Hellwig, Düringer-Hachenburg[59]), riconoscono la possibilità di poter dar valore ai diritti spettanti al mittente in confronto al vetturale, per mezzo del destinatario. Essi motivano il loro punto di vista basandosi sull'art. 405 H.G.B. che si riferisce solamente alla legittimazione del destinatario a far valere i diritti acquisiti col contratto di trasporto nei confronti del vetturale, « senza pregiudicare con questo la domanda nell'interesse di chi (se in quello proprio del destinatario, o nell'interesse del mittente o di una terza persona), possono essere fatti valere dei diritti nel confronto del vetturale ».

Poichè questa domanda si riferisce alla posizione del destinatario dobbiamo ritornare qui ai principi del contratto in favore di terzi. Basandoci su questo non possiamo scorgere nel destinatario un incaricato del mittente[60]), ma dobbiamo dichiarare in base all'art. 443 che il diritto che gli spetta è un suo proprio diritto, indipendentemente dal mittente. Se il destinatario vuole far valere il suo diritto al risarcimento dei danni del mittente, è necessario che egli lo faccia in base ad un suo proprio diritto. Per questo motivo si tratta nella nostra domanda di definire quale estensione abbiano i diritti spettanti al destinatario. L'art. 112,1 C.O. stabilisce che il promissario è autorizzato, dal promittente, a richiedere l'esecuzione, secondo il contratto dei servizi promessi in favore d'un terzo. Il contenuto di questo obbligo di prestazione è dunque in favore di un terzo. Come abbiamo già visto una terza persona, il destinatario, può richiedere la medesima prestazione come il promissario, in quanto però siano stati adempiuti alcuni presupposti. Come il Tribunale Federale ha deciso[61]) bisogna ammettere per questi casi, che uno dei presupposti sia stato adempiuto e che il destinatario sia quindi autorizzato a pretendere la prestazione dovuta dal vetturale al mittente, cioè una prestazione in suo favore.

---

[58]) Staub op. cit. II 1878, § 435, 9. Makower II op. cit. 1535.

[59]) Hellwig op. cit. 482; Düringer-Hachenburg op. cit. II 596, § 435, Nota III, 3.

[60]) R.O.H.G. 4, 395.

[61]) Bd. 39 II 167.

V. NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI.

La C.I.M. (art. 41, § 3, ultimo capoverso) preoccupandosi della eventualità di una condotta fraudolenta del mittente a danno del destinatario, nel senso che quegli agendo contro il vetturale dopo aver riscosso dal destinatario il prezzo delle cose vendute possa sottrarre al destinatario le somme dovute del vetturale a titolo di risarcimento, esige che il mittente per agire in responsabilità contro il vetturale debba esibire il duplicato della lettera di vettura. In questo modo il destinatario che ha pagato al mittente il prezzo delle cose trasportate facendosi rilasciare dal mittente il duplicato della lettera di vettura, pur non acquistando il diritto di agire contro il vetturale prima che le cose arrivino a destinazione, acquista tuttavia la certezza che il mittente non lo può più spogliare degli eventuali diritti al risarcimento verso il vetturale. Il possesso del duplicato della lettera di vettura, secondo la C.I.M., è dunque un vero requisito legale perchè il mittente possa esercitare, — in via giudiziale, amministrativa o stragiudiziale, — il diritto al risarcimento nascente dal contratto di trasporto, e non è surrogabile se non dalla prova che il destinatario abbia autorizzato il mittente ad esercitare tale diritto o a fortiori che il destinatario abbia rinunciato ai diritti nascenti dal contratto, rifiutando il ritiro del carico. Valgono anche per la C.I.M. i principî di diritto comune per quanto riguarda la legittimazione ad agire del destinatario, il quale deve solo identificarsi come tale e dimostrare di avere tempestivamente acquisito il diritto di disposizione sul carico, mediante il ritiro della lettera di vettura o la richiesta della riconsegna [62]).

VI. CONVENZIONI SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI DELLE MERCI, PER FERROVIA.

In tutti i paesi d'Europa, e specialmente dell'Europa occidentale e centrale lo sviluppo ed il perfezionamento dei trasporti ferroviari portò come è noto ad un regime di internazionalizzazione quasi perfetta nel regime ferroviario. Come nel 1866 si ebbe il cosidetto accordo sull'unità tecnica delle ferrovie, così per il regime del contratto di trasporto ferroviario internazionale si ebbe un'unica legge avente lo scopo di evitare che uno stesso trasporto passando sul territorio di Stati diversi sia soggetto a diversa disciplina. Per il trasporto delle merci provvide la Convenzione di Berna del 14 otto-

---

[62]) Alberto Asquini op. cit. pag. 259.

bre 1890, modificata successivamente dalla Dichiarazione del 20 settembre 1893, dall'Accordo 16 luglio 1895, e dalle Convenzioni addizionali 16 giugno 1898 e 19 settembre 1906, a cui parteciparono successivamente quasi tutti gli Stati europei e precisamente la Francia (1893), la Germania (1893), l'Austria (1893), l'Ungheria (1893), il Belgio (1893), l'Italia (1893), il Lussemburgo (1897), la Bulgaria (1911), la Romenia (1904), la Russia (1893), l'Olanda (1893), la Svizzera (1893), la Svezia (1907), la Norvegia (1920), la Serbia (1910), la Polonia (1922), la Cecoslovacchia (1922).

La Convenzione del 1890 fu largamente riveduta con la Convenzione firmata pure a Berna il 23 ottobre 1923 dai seguenti Stati: Germania, Austria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Città Libera di Danzica, Spagna, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Ungheria, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romenia, Jugoslavia, Svezia, Svizzera, Cecoslovacchia. Il 23 ottobre è stata anche firmata dagli Stati sopra indicati la prima Convenzione concernente il trasporto di viaggiatori e dei bagagli. Dal 3 ottobre al 23 novembre del 1933 ha avuto luogo in Roma una nuova Conferenza per la revisione delle Convenzioni predette, a norma dell'art. 60 della Convenzione merci e della Convenzione viaggiatori e bagagli.

L'importanza delle Convenzioni di Berna e di Roma in materia ferroviaria non è solo giuridica in quanto esse sono la fonte regolatrice principale per i trasporti ferroviari internazionali in servizio cumulativo, ma è anche politica in quanto esse rappresentano la legge ferroviaria tipica a cui il diritto ferroviario interno dei singoli paesi tende ad avvicinarsi e attraverso cui d'altronde il diritto ferroviario interno dei singoli paesi tende ad internazionalizzarsi. La Convenzione del 1890 è stata dominata dal modello della legislazione germanica. Attraverso questo reciproco influsso tra legislazione internazionale e legislazione interna dei singoli Stati, il diritto ferroviario si avvia così ad acquistare quel carattere di uniformità che risponde alle esigenze del traffico e che percorre forse un più largo movimento verso un diritto commerciale uniforme, strumento di pacifica collaborazione tra i popoli. Fu poi firmata a Ginevra il 9 dicembre 1923 sotto gli auspici della Società delle Nazioni, la Convenzione sul regime internazionale delle strade ferrate, tendente a coordinare sotto ogni aspetto, tecnico ed economico, i servizi ferroviari di tutti gli Stati partecipanti alla Lega e avente quindi una sfera d'applicazione mondiale, e non soltanto europea, come la Convenzione di Berna [63]).

---

[63]) A. Asquini op. cit. pag. 31.

VII. TRASPORTI COMBINATI.

Notevole importanza sono andati acquistando negli ultimi anni i cosidetti trasporti combinati, cioè i trasporti con contratto unico e percorso misto ferroviario-marittimo: ferroviario-aereo, ecc. Applicazione particolamente larghe hanno avuto i trasporti combinati tra ferrovie e autotrasporti, in conseguenza dello sviluppo degli autotrasporti nel dopo guerra e della tendenza in atto ormai in tutti i grandi paesi a conciliare la concorrenza tra ferrovia e autotrasporto, mediante il sistema della integrazione delle due reti. Ma anche la combinazione tra ferrovia e nave, specialmente per paesi che hanno sviluppato la navigazione interna, e tra ferrovia e aereo, dove l'aeronavigazione va attrezzandosi per i trasporti di persone, e di merci preziose a grandi distanze, ha già dato luogo ad applicazioni molto interessanti. Che la diversità tecnica del mezzo di trasporto sui diversi tratti del percorso non osti all'unità del contratto, è di ragione ovvia. Ma ci si può chiedere se data l'unità del contratto dovranno trovare applicazione sui differenti tratti del percorso le rispettive leggi regolatrici, o, in caso negativo, quali tra le diverse leggi regolatrici dei diversi tipi di trasporto dovrà avere la preminenza. Da un punto di vista astratto non vi è alcuna ragione per escludere la applicazione di leggi diverse ai successivi percorsi, poichè in linea di principio non possono sorgere conflitti fra queste diverse leggi in quanto si applicano a momenti del trasporto nettamente distinti nel tempo e nello spazio [64]). In pratica però solo per i trasporti di persone, un sistema di questo genere potrebbe essere accolto senza gravi inconvenienti, perchè il creditore del trasporto presente in ogni momento all'esecuzione del trasporto, può in ogni momento identificare la legge sotto l'impero della quale il trasporto si svolge, soprattutto agli effetti delle responsabilità del vetturale per infortunio del viaggiatore. Nei trasporti di cose, invece, dove nè il mittente, nè il destinatario accompagnano la merce durante il viaggio, l'applicazione successiva di leggi diverse può dar luogo a incertezze ed a sorprese, soprattutto agli effetti della determinazione della responsabilità del vetturale per la perdita o l'avaria della merce durante il viaggio, incertezze e sorprese pregiudizievoli sia per i diritti dell'utente verso il vetturale responsabile, sia nei rapporti interni tra i successivi vetturali partecipanti al trasporto agli effetti dell'incidenza della responsabilità, nel caso di sub-locazione del trasporto o di trasporto cumulativo (il caso dei servizi di corrispondenza non interessa perchè presuppongono non un contratto di trasporto unico, ma una molteplicità di contratti). Ecco perchè nel trasporto di cose vi è una tendenza ad ottenere per i trasporti com-

---

[64]) Ripert op. cit. I pag. 113; Kosak op. cit. pag. 126.

binati un regolamento legislativo uniforme, ad ottenere cioè che tra le diverse leggi regolatrici dei diversi tratti del percorso, una sola sia quella che prevalga sulle altre e sia legge regolatrice unica del rapporto contrattuale, sia nei confronti dell'utente, sia nei rapporti interni tra le diverse imprese partecipanti al trasporto.

In questo senso hanno già provveduto le due Convenzioni di Berna per il trasporto ferroviario dei viaggiatori e dei bagagli (C.I.V. art. 2) e delle merci (C.I.M. art. 2), ammettendo la possibilità della estensione delle norme delle due convenzioni ai servizi di trasporto automobilistico e di navigazione che abbiano una funzione complementare rispetto alla ferrovia e che effettuino trasporti internazionali sotto la responsabilità di uno Stato firmatario delle Convenzioni stesse o di una Amministrazione ferroviaria iscritta nella lista delle reti soggette alle due Convenzioni.

E' fatta solo eccezione per quelle deroghe che sieno imposte dalle differenze tecniche del mezzo usato, con la condizione però che tali deroghe non investano la materia della responsabilità del vettu rale, per cui le convenzioni ferroviarie restano esclusivamente e tassativamente normative. Le deroghe devono essere pubblicate con le stesse forme richieste per la pubblicazione delle tariffe. Queste disposizioni hanno una portata ancora limitata, perchè riguardano i trasporti aerei combinati con i servizi ferroviari: perchè riguardano solo i servizi internazionali di autotrasporto e di navigazione, di carattere complementare e cioè accessorio alle ferrovie, operanti sotto la garanzia dello Stato o di Amministrazioni ferroviarie sottoposte al regime delle convenzioni. I successivi tentativi fatti per estendere tali disposizioni anche ai trasporti aerei combinati con i mezzi ferroviari urtarono contro la Convenzione di Varsavia 12 ottobre 1929 (art. 31), che, prendendo in considerazione i trasporti combinati tra aerei e altri mezzi di trasporto terrestri e di navigazione, riaffermò l'esclusività dell'applicazione della legge aerea nel trasporto aereo. D'altra parte i tentativi fatti per introdurre nuove disposizioni applicabili a tutti i trasporti combinati come tali, indipendentemente dal loro carattere accessorio al trasporto ferroviario, urtò contro le resistenze delle Amministrazioni ferroviarie a rinunciare alla preminenza della legge ferroviaria, sancita in materia di trasporti combinati delle due Convenzioni di Berna del 1924. Così le disposizioni contenute nell'art. 2 di queste due Convenzioni restarono invariate anche nel nuovo testo delle due Convenzioni approvate dalla Conferenza di Roma del 1933, con la sola aggiunta di una disposizione finale (art. 2 § 4) che rimette agli accordi tra le diverse Amministrazioni interessate il regolamento speciale di quei trasporti combinati, di qualunque natura, che non rivestano il carattere di servizi complementari rispetto alla ferrovia, e con la possibilità di introdurre per i trasporti aerei un documento di accompa-

gnamento della merce diverso dalla lettera di vettura[65]). Le questioni a cui dà luogo il regime giuridico dei trasporti combinati non si possono pertanto dire risolte, se non parzialmente, neppure per i trasporti internazionali. In questo stato certo non definitivo della legislazione, non resta quindi che considerare i trasporti combinati, dove la legge diversamente non disponga, come trasporti soggetti successivamente alle diverse leggi competenti per i diversi mezzi di trasporto, restando inteso con ciò che, per quanto attiene alla conclusione del contratto, unica legge competente è la legge relativa al primo tratto del trasporto: che per quanto attiene alla fase finale del trasporto, competente è la legge relativa all'ultimo tratto del percorso e che gli eventi verificatisi durante il viaggio devono essere giuridicamente valutati alla stregua delle leggi relative al mezzo di trasporto usato per il percorso dove gli eventi si sono verificati, con la prova a carico di chi propone la domanda. Restano naturalmente salvi i principî speciali per i trasporti cumulativi.

---

[65]) Giannini op. cit. pag. 29 e seg. pag. 90 e seg.

PARTE SPECIALE

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTURALE

I. RESPONSABILITÀ PER AZIONI PROPRIE

§ 1. *Non osservanza delle istruzioni date dal titolare del diritto di disposizione sugli oggetti trasportati.*

Con il contratto di trasporto il vetturale s'impegna ad eseguire una determinata prestazione. Questo impegno del vetturale non significa però ancora che egli abbia il diritto di eseguire questa prestazione. Con ciò non sarebbe compatibile l'art. 443 C.O., che stabilisce che il vetturale è tenuto ad uniformarsi a date istruzioni del mittente o del destinatario, istruzioni che potrebbero anche rendere impossibile o almeno modificare l'esecuzione del trasporto. È logico che questo diritto di disposizione sugli oggetti trasportati non può essere illimitato in maniera che a queste persone con l'aiuto dello stesso potrebbe essere possibile un'amplificazione del contratto di trasporto. Secondo l'art. 440 C.O. il vetturale si assume un impegno ben determinato. Il destinatario o il mittente non possono dedurre dall'originale contratto di trasporto il diritto di apportare un'amplificazione all'obbligo del vetturale, ma è necessario per poter far questo, un nuovo contratto. Se il mittente od il destinatario danno delle nuove istruzioni senza stipulare un nuovo contratto, il vetturale deve uniformarsi ad esse solo quando il contratto di trasporto concluso tra lui ed il mittente non subisca cambiamenti nel senso di un aumento dei suoi obblighi contrattuali. Basandoci su queste

osservazioni dobbiamo dichiararci discordi con l'idea sostenuta da Fick [66]), che dice che il mittente grazie al suo diritto di disposizione potrebbe ordinare al vetturale di riportare la merce al punto di partenza. L'opinione sostenuta da Fick significherebbe un aumento dei doveri contrattuali del vetturale, doveri che non sarebbero compatibili con i contratti stipulati tra il mittente ed il vetturale stesso.

Per questo motivo il vetturale non può essere forzato a seguire le istruzioni, di colui che ha il diritto di impartire, circa il trasporto della merce al punto di partenza, ma nel caso che ciò dovesse avvenire, deve essere concluso un nuovo contratto tra il vetturale e l'avente diritto a dare delle nuove istruzioni [67]). Secondo Fick, la merce giunta a destinazione dovrebbe nuovamente essere trasportata al punto di partenza, ciò che costituirebbe per il vetturale un lavoro doppio di quello stabilito tra lui ed il mittente, cioè l'altra parte contraente. L'art. 443 C.O. potrebbe però dar adito a dei dubbi per ciò che riguarda l'opinione da noi sostenuta, e la sua esattezza. Esso dice chiaramente che «il mittente ha diritto di ritirare la merce, rimborsando il vetturale delle spese e del danno che fosse per derivargli dal contrordine». Si potrebbe credere che questo rimborso, al vetturale, delle spese e del danno che fosse per derivargli dal nuovo ordine, fosse una mercede per il nuovo trasporto della merce al punto di partenza, e cioè che il legislatore avesse accordato al mittente il diritto di richiedere il ritiro della merce mediante mercede per il trasporto al punto di partenza, ed in pari tempo gli avesse concesso il diritto di richiedere questo nuovo trasporto. Noi non siamo concordi con quest'opinione. Dall'art. 443.1 C.O. non risulta in nessun modo che il rimborso delle spese e del danno che fosse per derivargli dal trasporto della merce si riferisca al nuovo trasporto, ma al contrario il C.O. nell'art. 453 stabilisce chiaramente che si tratta, mediante questo rimborso al vetturale, di spese già fatte al momento del nuovo trasporto della merce o di spese che possono essere causate da questo nuovo trasporto.

Un altro punto di vista circa la limitazione del diritto di disposizione, sugli oggetti trasportati, da parte del mittente è sostenuto da Eger che dice che il vetturale per causa di queste disposizioni «nicht in seinen Obliegenheiten und in seinem Betriebe kontraktswidrig gehindert und gestört werde [68])». Di fronte alla chiara esposizione dell'art. 443 non possiamo ritenere valida per il nostro diritto

---

[66]) Fick op. cit. I, 851, O. R. 443, nota 5.

[67]) Oser op. cit. 786, O. R. 443, Amn. 2: Hafner op. cit. 257, a. O. R. 453, nota 3.

[68]) Eger op. cit. II, 104.

l'opinione di Eger, che cioè le disposizioni del mittente non dovrebbero disturbare il vetturale nell'esercizio delle sue funzioni. Si può però ammettere che sotto certi aspetti una nuova disposizione del mittente può disturbare le incombenze del vetturale.

Le idee sinora esposte sono servite a limitare in modo negativo il diritto di disposizione del mittente e del destinatario derivante dall'art. 443,1. Per ciò che concerne il suo contenuto positivo, la nostra legge si accontenta di dare una descrizione generale nell'art. 443,2, a parte il caso speciale del ritiro della merce trattato all'art. 443,1. Il vetturale deve seguire ogni disposizione datagli dall'autorizzato fin tanto che questa non abbia oltrepassato i confini del contratto. Non si può stabilire in base ad una regola generale, quando una di queste trasgressioni avvenga, ma deve essere analizzato caso per caso. Per tutte queste istruzioni non esiste nel diritto svizzero delle obbligazioni una forma speciale: con il contratto può essere data una tale istruzione chiaramente espressa. Se ciò non avviene, allora il mittente può darne una per iscritto o oralmente, per mezzo di un messo o di un telegramma. Tuttavia però il vetturale non può seguire ogni nuova istruzione impartitagli in questo modo, dal mittente o dal destinatario. Esso deve sempre tener calcolo della possibilità che una persona non autorizzata abbia usurpato il diritto di disposizione. È perciò compito di un vetturale coscienzioso cui è stato affidato un trasporto di indagare se queste nuove istruzioni gli sono state impartite da una persona autorizzata a farlo. Se egli tralascia di far questo o non lo fa con la dovuta cura, diventa responsabile in base all'art. 398,2 C.O. di eventuali danni che possono derivare, e non può invocare come scusante la colpa di una terza persona per la quale egli non dovrebbe altrimenti farsi garante. È possibile che un'ammissibile istruzione del mittente secondo l'art. 443,1 C.O. significhi una violazione dei rapporti guridici esistenti tra questi ed il destinatario. Pur essendo al corrente di ciò il vetturale deve seguire le istruzioni impartitegli dal mittente [69]).

§ 2. *Accettazione senza riserva della merce con difetti esteriormente riconoscibili.*

Il vetturale è responsabile delle conseguenze dei difetti esteriormente riconoscibili, ove abbia accettato la merce senza riserva. (art. 442,3 C.O.).

Da questo articolo risulta chiaramente che il vetturale è ritenuto responsabile non per colpa sua ma per il subentrare di due fatti

---

[69]) Hafner op. cit. 257.

distinti. Cioè deve essere stato causato un danno per difetto d'imballaggio esteriormente riconoscibile e il vetturale deve aver accettato la merce senza riserva alcuna.

La base quindi per la responsabilità del vetturale secondo l'art. 442,3 è semplicemente l'esistenza dei due fatti sopra citati, senza alcun significato se essi siano avvenuti per caso o per colpa del vetturale stesso. Nella responsabilità casuale dell'art. 442,3 C.O. si fa valere innanzi tutto l'idea dell'effetto preventivo della responsabilità casuale. È logico che un vetturale che deve rispondere per i danni causati da difetti d'imballaggio esteriormente riconoscibili nella maggior parte dei casi non vorrà assumersi il rischio di un imballaggio difettoso, sia rifiutando il trasporto della merce sia mettendo come condizione per l'accettazione del trasporto un imballaggio più accurato. La responsabilità casuale dell'art. 442,3 ha senza dubbio l'effetto che il numero dei casi nei quali potrebbero esserci dei danni causati da una tale mancanza, venga sensibilmente ridotto.

Sebbene l'art. 442,3 C.O. stabilisca una responsabilità casuale, vi è un momento soggettivo che ha un ruolo importante in questa responsabilità. Il vetturale è cioè responsabile solo quando il difetto d'imballaggio è per lui esteriormente riconoscibile. Ora ci si può domandare se secondo il nostro diritto questo accorgersi di un difetto d'imballaggio sia giudicabile con una misura puramente soggettiva, cioè se nel giudicare questo fatto ci si debbba basare solo sulla conoscenza del vetturale tenuto responsabile in base all'art. 442,3; cioè se egli con le sue qualità fisiche abbia potuto avvedersi del difetto, oppure se si debba prendere in considerazione anche un momento oggettivo, nel senso che nell'emettere un giudizio sull'accorgersi di un difetto non venga domandato se un vetturale tenuto responsabile abbia potuto accorgersi del difetto d'imballaggio, ma se un tipo normale di vetturale, cioè un buon vetturale avrebbe potuto avvedersene. Il titolo che tratta del contratto di trasporto non contiene disposizioni speciali che ci permettano di rispondere alla domanda che ci siamo posti. Dobbiamo basarci quindi sui principi che stanno come base al titolo 16 e cioè in modo speciale sull'art. 99,2 C.O. Secondo queste norme il vetturale è responsabile di questa mancanza in quanto egli abbia le qualità richieste per l'effettuazione di un contratto di trasporto. Non si può quindi prendere come scusante che date le sue qualità fisiche egli non era in grado d'accorgersi dei difetti d'imballaggio, ma bisogna dimostrare che anche un tipo normale di vetturale cioè un buon vetturale non sarebbe stato in grado di accorgersene.

Con tutto ciò che abbiamo detto prima non siamo pervenuti ancora a liquidare la domanda sotto quali condizioni sia accettabile che esista un difetto d'imballaggio esteriormente riconosci-

bile. Von Hahn [70]) ammette come difetti esteriormente riconoscibili non solamente quei difetti risultanti dalle condizioni esteriori dell'imballaggio, ma anche quelli riconoscibili con altri sensi: udito, olfatto ecc. Düringer-Hachenburg si esprimono in modo ancor più preciso [71]) giudicando come difetti esteriormente riconoscibili quelli che senza misure speciali per l'accettazione, e specialmente senza l'uso di apparecchi o istrumenti, ma solo con gli organi sensitivi di cui disponiamo possono essere riconosciuti tali.

Nella pratica può capitare che spesso i difetti esteriori d'imbal laggio siano veduti solamente dopo l'accettazione della merce. Questo fatto non può essere considerato in base all'art. 442,3: poichè l'applicazione di questa norma presuppone l'esistenza di difetti d'imballaggio al momento dell'accettazione della merce da trasportare. Ciò malgrado il vetturale è quasi sempre tenuto responsabile per i danni che possono derivare da questo tardo verificarsi di difetti esteriori. È generalmente cura di un buon vetturale di porre rimedio a questi difetti affinchè la merce non venga danneggiata ancora di più durante il trasporto. Se egli tralascia di apportare questi miglioramenti all'imballaggio e la merce deperisce o subisce nuovi danni il vetturale dovrà risarcirne il valore secondo l'art. 447 senza poter provare in generale di non essere in colpa.

§ 3. *Posizione del vetturale in caso di impedimenti alla consegna della merce.*

Dal momento dell'accettazione delle cose per il trasporto fino al momento della loro riconsegna al luogo di destinazione si svolgono le due obbligazioni tipiche del vetturale: la prestazione del lavoro necessario alla esecuzione del trasporto e l'altra ad essa essenzialmente connessa: la prestazione del lavoro per custodire la merce durante la operazioni di trasporto. La prestazione del trasporto è la prestazione tipica assunta contrattualmente dal vetturale. Essa comprende l'esecuzione di tutte le operazioni tecniche per lo spostamento del carico dal luogo in cui il mittente lo consegna, al luogo in cui il mittente lo vuole destinato. La fase della riconsegna è particolarmente interessante, perchè in questa fase si innesta il rapporto tra il mittente ed il vetturale e il rapporto tra il vetturale ed il destinatario, come terzo beneficiario del contratto.

---

[70]) Von Hahn op. cit. II, 607.

[71]) Düringer-Hackenburg op. cit. III, 608.

Gli articoli 444-446 C.O. trattano del modo in cui deve procedere il vetturale in caso di impedimenti alla consegna. Capita sovente che egli non possa consegnare la merce al destinatario per colpa del destinatario stesso. L'art. 444,1 considera quali impedimenti alla consegna della merce, la non accettazione della stessa da parte del destinatario, il mancato pagamento dei crediti di cui essa fosse gravata, e l'irreperibilità del destinatario. Il primo impedimento citato dall'art. 444,1 è la non accettazione della merce. L' accettazione della merce è logicamente subordinata all'arrivo delle cose a destinazione o alla scadenza del termine in cui avrebbero dovuto arrivare. Vogliamo quindi trattare dapprima le modalità della riconsegna con riguardo specialmente ai diritti del destinatario. Se nel contratto di trasporto è convenuto che il vetturale debba consegnare il carico al domicilio del destinatario (l'esecuzione del trasporto comprende automaticamente l'obbligo del vetturale di notificare al destinatario, al suo domicilio, i diritti che il contratto gli attribuisce nello stesso momento della riconsegna. Ogni ritardo del vetturale nel presentarsi al domicilio del destinatario con il carico è ritardo nell'esecuzione del trasporto, di cui il vetturale deve rispondere secondo i principì generali. Ma nei casi normali in cui è previsto il carico in stazione dovrà il vettore limitarsi a mettere il carico a disposizione del destinatario nella località convenuta o dovrà anzitutto, appena il carico sia ivi arrivato, darne notizia al destinatario? In proposito si sono manifestate le più diverse opinioni. L'opinone più tradizionalista è strettamente negativa [72]). Secondo questa, l'obbligo di avvisare il destinatario della spedizione a lui diretta spetta al mittente e l'obbligo di informarsi circa l'arrivo del carico a destinazione spetta al destinatario. Una seconda opinione sostenuta specialmente sotto l'impero delle Condizioni Ferroviarie del 1885, riconosceva bensì l'obbligo del vetturale di avvisare il destinatario dell'arrivo del carico a destinazione, ma con il limitato effetto di condizionare all'adempimento di quest'obbligo il diritto del vetturale ad essere indennizzato delle spese e dei danni derivanti dalla giacenza del carico (tasse di sosta) [73]). Sotto l'impero delle Condizioni Ferroviarie del 1885 era autorevolmente sostenuta una terza opinione: che l'obbligo di avvisare il destinatario dell'arrivo del carico a destinazione è per il vettore una vera obbligazione compresa nell'obbligazione generale della riconsegna della merce e che di ogni ritardo o di ogni indebita preferenza nell'emissione dell'avviso di arrivo, il vetturale deve rispondere come di ogni altra ipo-

---

[72]) Sostenuta specialmente dalla dottrina francese: Lyon' Caen et Renault op. cit. III, n. 782; Josserand op. cit. n. 533.

[73]) Marchesini op. cit. I, 225; Marino op. cit. 458.

tesi di ritardo nella riconsegna o di violazione nell'ordine delle consegne. Come abbiamo già visto l'accettazione della merce è logicamente subordinata all'arrivo delle cose a destinazione o alla scadenza del termine in cui avrebbe dovuto arrivare [74]). L'accessione del destinatario al contratto è essa pure subordinata all'arrivo delle cose a destinazione o alla scadenza del termine in cui avrebbero dovute arrivare, e deve avvenire o espressamente mediante richiesta della riconsegna, o tacitamente mediante ritiro della lettera di vettura; consegnatagli dal vetturale nel luogo della riconsegna. La consegna al destinatario dell'avviso dell'arrivo del carico o degli altri documenti (fatture, documenti doganali ecc.) accompagnanti il carico è a questo effetto irrilevante [75]). La richiesta della riconsegna o il ritiro della lettera di vettura costituisce nello stesso tempo il primo atto dell'esercizio dei diritti attribuiti dal contratto al destinatario e il presupposto legale, perchè questi diritti si radichino, nel destinatario, nella loro integrità. Fino a che questo primo atto di esercizio dei propri diritti da parte del destinatario non è compiuto, il vetturale risponde della mancata o ritardata riconsegna solo verso il mittente. Nel diritto del destinatario di ottenere la consegna della lettera di vettura è implicitamente compreso il diritto più limitato di ottenere la semplice esibizione della medesima, per accertare la qualità e quantità delle cose speditegli e l'entità degli assegni che le gravano. Però la semplice richiesta da parte del destinatario di esaminare la lettera di vettura e gli altri documenti di accompagnamento del carico, come pure la richiesta di verificare le condizioni del carico, non valgono accessione del destinatario al contratto e lasciano quindi inalterato il diritto di disposizione del mittente [76]). Se contemporaneamente al rilascio della lettera di vettura il vetturale compie anche la materiale riconsegna del carico, si esauriscono in un solo momento l'accessione del destinatario al contratto e l'esercizio integrale dei suoi diritti derivanti dal contratto stesso. Lo stesso avviene se, in mancanza della lettera di vettura, il vetturale fa puramente e semplicemente la riconsegna materiale del carico [77]). Secondo la C.I.M., l'accessione del destinatario al contratto avviene con le stesse modalità previste dal C.O. ma è di regola subordinata all'arrivo effettivo delle cose trasportate a destinazione, salvo cioè il caso di perdita accertata o presunta del carico.

Come abbiamo visto la riconsegna della merce nel suo svolgimento normale non presenta eccessive difficoltà. Ma le questioni

---

[74]) Vedi pag. 49.
[75]) Eger op. cit. II, 120, 127.
[76]) Eger op. cit. II, 124, 180.
[77]) Eger op. cit. II, 116.

più delicate sorgono quando l'accessione del destinatario al contratto (svincolo delle merci) o il ritiro materiale delle cose trasportate da parte del destinatario vengano a mancare o ritardino, rendendo impossibile la riconsegna secondo le condizioni previste dal contratto. L'accessione del destinatario al contratto di trasporto, può venir meno, perchè il destinatario è irreperibile all'indirizzo indicato dal mittente, e non può quindi essergli recapitata la lettera di vettura, nè l'avviso delle cose trasportate; perchè il destinatario rifiuta espressamente di aderire al contratto, non intendendo ritirare le cose trasportate; o perchè non avviene il pagamento dei crediti di cui esse sono gravate.

Per giudicare degli effetti della mancata accessione del destinatario al contratto in tutte le ipotesi sopra esposte, si deve tener conto di questi principi fondamentali, che derivano dalla natura del contratto di trasporto come contratto a favore di terzi. L'accessione del destinatario al contratto di trasporto, come l'accessione di qualunque terzo beneficiario a un contratto stipulato in suo favore, rappresenta per il destinatario una facoltà, non un obbligo. Ove il destinatario intenda valersi di questa sua facoltà, egli deve farlo nei termini e con le modalità stabilite dalla legge e dal contratto. Ma l'osservanza di questi termini e di queste modalità rappresenta condizioni per l'esercizio di un suo diritto, non rappresenta suoi obblighi. Ove il destinatario non sia in grado di esercitare o non intenda esercitare i diritti che gli derivano dal contratto, non aderendo allo stesso, egli è liberissimo di farlo, purchè lo faccia per la totalità del carico, oggetto del contratto. Ciò vuol dire semplicemente che i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vetturale permangono al mittente, come a lui spettavano nella fase precedente del cotratto. Il mittente può valersi di questi diritti o ritirando direttamente le cose trasportate o disponendo delle cose trasportate diversamente. Il provvedere nell'uno o nell'altro modo costituisce per il mittente non solo un diritto, ma anche un obbligo, avendo il vetturale come ogni altro debitore diritto ad essere liberato dalla sua obbligazione, per non prolungare la custodia delle cose trasportate e l'ingombro dei carri e dei magazzini oltre i termini stabiliti dal contratto.

Sulla base di questi principî generali ci proponiamo di esaminare le disposizioni del Codice delle Obbligazioni considerando per ora il primo caso citato e cioè il rifiuto del destinatario di accettare la merce. Sotto il nome di accettazione della merce da parte del destinatario s'intende l'accessione del destinatario al contratto di trasporto. Cosa essenziale è che questa accessione del destinatario al contratto di trasporto avvenga nel pieno accordo del destinatario

nell'accettare la merce [78]). Per questo principio non si può parlare di accettazione della merce nel senso sopra esposto se il destinatario accetta la merce solo per accertarsi delle sue condizioni o per tenerla in sua custodia. Ci si può quindi domandare se una accettazione di tale genere da parte del vetturale sia da considerare come un rifiuto della merce nel senso dell'art. 444,1. Se il destinatario deve accettare subito la merce appena che il vetturale gli dà avviso dell'arrivo della stessa, o deve rifiutarla (allora bisogna dire che un'accettazione delle cose trasportate solo a scopo di accertarsi sulle sue condizioni o per tenerle in custodia, deve ritenersi un rifiuto nel senso dell'art. 444,1 C.O., perchè il destinatario non ha accettato la merce dopo la sua accessione al contratto di trasporto, ma solo per uno altro scopo. Se invece il destinatario deve pronunciarsi sull'accettazione della merce entro un termine di tempo stabilito, ed in base alla sua accessione al contratto di trasporto, può esserci accettazione della merce nel senso dell'art. 444,1 anche se in principio l'abbia accettata per un altro scopo, solo quando il destinatario entro il termine stabilito abbia fatto sapere che egli ha accettato la merce in base alla sua accessione al contratto di trasporto. La legge non esprime chiaramente se la merce debba essere accettata o rifiutata subito dopo il suo arrivo. Il caso sopra citato è per principio differente da quello in cui il destinatario accetti la merce, in base alla sua accessione al contratto di trasporto, ma faccia dipendere questa accettazione da una riserva qualunque. Una tale accettazione sotto riserva da parte del destinatario lascia supporre logicamente che anche il vetturale sia d'accordo con questa riserva. Il destinatario non è però in grado di modificare le condizioni per l'accettazione della merce per quanto essa avvenga sotto una riserva qualsiasi [79]). Ammesso ora che il vetturale sia d'accordo che il destinatario accetti la merce sotto riserva, sorge la domanda se una tale riserva sia importante anche per il mittente, o se il vetturale debba portare le conseguenze che potrebbero nascere da una tale accettazione da parte del destinatario. Bisogna innanzi tutto tener presente che ogni accettazione avvenuta non in base all'accessione al contratto di trasporto da parte del destinatario, si presenta come un rifiuto della merce che ha come conseguenza quelle citate dall'art. 444 C.O. Questa qualificazione giuridica del modo di procedere del vetturale ci permette di porci la domanda se questa accettazione della merce dietro riserva, abbia delle conseguenze anche per il mittente.

L'art, 397,1 C.O. dice: « se il mandante ha dato istruzioni per la trattazione dell'affare, il mandatario non può dipartirsene, se non

---

[78]) Düringer-Hachenburg op. cit. III, 599 § 436, nota II. 2.

[79]) Makower op. cit. II, 1536.

quando le circostanze non gli permettano di domandare il permesso e debba eziandio ritenersi che il mandante, conosciuto lo stato delle cose, l'avrebbe fatto ». Se la riconsegna della merce non avviene secondo le norme dell'art. 397,1 C.O. e ne derivano dei danni per il mittente, il mandato si reputa eseguito, cioè si sono adempiuti gli obblighi contrattuali, solo quando il mandatario assuma il pregiudizio che ne deriva [80]).

Il secondo impedimento alla riconsegna della merce è, secondo il C.O. il mancato pagamento dei crediti di cui essa fosse gravata. Il destinatario è così non solo obbligato, contrariamente al diritto tedesco [81]), al pagamento dei crediti che si possono dedurre direttamente dalla lettera di vettura, ma deve pagare subito ogni credito di cui la merce fosse gravata, appena che il vetturale gli avrà provato che essi sono strettamente annessi alla merce, cioè che i crediti si trovano con la merce in un rapporto tale, che colui che vuol prendere possesso della merce, deve obbligarsi al pagamento di questi crediti. Potrebbero nascere dei dubbi circa l'obbligo del destinatario al pagamento di tutti i crediti gravanti sulla merce, nel caso che dal contratto di trasporto stipulato tra mittente e vetturale, rispettivamente dalla lettera di vettura, risultasse che il mittente si è impegnato al pagamento di una parte dei crediti gravanti sulle cose trasportate all'atto dell'accettazione della merce da parte del destinatario.

In base all'art. 444,1 C.O. si dovrebbe difendere l'opinione di coloro che sostengono che il destinatario deve pagare tutti i crediti gravanti sulla merce, e quindi anche quelli il cui pagamento spetta al mittente. Il testo di questa legge stabilisce circa i crediti, affinchè non ci sia un impedimento alla consegna della merce, nel senso dell'art. 444,1, che devono essere pagati quelli gravanti sulla merce, senza per altro aggiungere che sono intesi solo quei crediti che secondo gli accordi delle due parti contraenti, devono essere pagati dal destinatario. A malgrado di questa opinione circa l'art. 444,1 C.O. siamo dell'idea che i crediti gravanti sulla merce debbano essere riconosciuti e pagati dal destinatario, quando questo sia motivato nel contratto di trasporto stipulato tra mittente e vetturale. Nell'art. 444,1 C.O. si tratta di una norma di natura prettamente dispositiva, e quindi essa deve essere presa in considerazione, solo quando non sia preceduta da una speciale disposizione contrattuale. Da ciò si può dedurre come il contratto di trasporto stipulato tra mittente e vetturale, possa limitare il campo degli obblighi di pagamento del destinatario. Se un credito gravante sulla merce viene a cadere nel campo di questi obblighi di pagamento limitato dal

---

[80]) Art. 397, 2 C. O.

[81]) H. G. B. § 436.

contratto di trasporto, il destinatario può essere obbligato a pagarlo ed a riconoscerlo. Solo quando egli rifiuta il pagamento di un tale credito, ciò può essere considerato come un rifiuto di pagamento nel senso dell'art. 444,1 C.O. Se il destinatario contesta i crediti gravanti sulla merce e rifiuta il pagamento, egli può tuttavia richiedere la riconsegna della merce. Presupposto per questo è che egli depositi giudizialmente la somma contestata [82]). È anche possibile che il destinatario non rifiuti nè la merce nè il pagamento dei crediti gravanti su di essa, ma che non prenda possesso della merce. Questo atto si caratterizza come mora d'accettazione del creditore e subentrano quindi le norme dell'art. 91 C.O. per il giudizio di questo atto.

Un altro impedimento alla consegna della merce è, secondo l'art. 444,1 C.O. l'irreperibilità del destinatario. Risulta dalla natura stessa del contratto di trasporto, che il vetturale deve trovare lui stesso il destinatario. L'art. 398,1,2 C.O. dà la misura esatta di quale debba essere la cura del vetturale nella ricerca del destinatario. La responsabilità risultante da questo articolo è senza dubbio collegata alle norme dell'art. 441 C.O., che obbligano il mittente ad indicare esattamente al vetturale l'indirizzo del destinatario, il luogo della consegna, ecc., e stabiliscono inoltre che i danni derivanti o dalla inesattezza di tali indicazioni o dall'omissione delle stesse, stanno a carico del mittente. È senz'altro difficile stabilire se l'irreperibilità del destinatario sia dovuta ad una mancanza agli obblighi contrattuali da parte del mittente o da parte del vetturle, e se responsabile per gli eventuali danni sia l'uno o l'altro, e quindi per risolvere le questioni che ne possono nascere si analizza di solito caso per caso non potendo dare un criterio generale che permetta di giudicarle.

Dopo aver chiaramente esposto quando ci sia un impedimento alla consegna delle cose, dobbiamo dire quali siano le conseguenze che possono derivare dalla presenza di un tale impedimento. Per il vetturale avviene quanto segue: egli deve avvertirne il mittente, e frattanto tenere in deposito la merce trasportata o depositarla presso un terzo a rischio e spese del mittente [83]). Lo scopo di questo avviso al mittente consiste in ciò: dare conoscenza al mittente dell'impedimento soppraggiunto alla consegna delle cose trasportate affinchè egli possa prendere le disposizioni necessarie adeguate al nuovo stato di cose. Non sarà sufficiente però avvisarlo di questo impedimento, ma affinchè possa farsi un'idea più chiara sarà meglio spiegargli di quale impedimento si tratti. Se il vetturale ha dato

---

[82]) Art. 451, 1 C. O.

[83]) Art. 444, 1 C. O.

avviso al destinatario dell'arrivo della merce nel modo dovuto e se questo avviso è giunto in ritardo o non è assolutamente pervenuto a destinazione non può essere ritenuto responsabile per questo. Il mittente deve sopportare il rischio del trasporto e non può rendere responsabile il vetturale degli eventuali danni derivati dal ritardo con cui è giunto l'avviso dell'arrivo delle cose trasportate [84]). Come risulta dal testo della legge (C.O. art. 444,1) in caso di soppraggiunti impedimenti alla consegna della merce, restano al vetturale due vie da seguire: può cioè tenere in deposito la merce presso di sè o depositarla presso un terzo a rischio e spese del mittente. Segue la prima via e quindi non può essere ritenuto responsabile per eventuale perdita o avaria della merce in base alle norme dell'art. 447 C.O., ma dovrà rispondere solamente di qualunque danno derivato alla merce, per colpa sua, durante il deposito [85]). È pure possibile che il vetturale sia ritenuto responsabile in caso d'impedimento alla consegna e relativamente alla custodia della merce, in base ad un contratto di deposito. Presupposto che nessuna clausola speciale riguardante ciò, sia inclusa nel contratto di trasporto, il vetturale è obbligato da questo contratto, in caso di impedimento alla consegna della merce, alla sola custodia della stessa secondo le disposizioni contenute nell'art. 444,1 C.O. È quindi necessario un nuovo accordo tra lui ed il mittente se deve essere cambiata la base giuridica sulla quale ha preso in custodia le cose trasportate [86]). Se il vetturale deposita la merce presso un terzo ci si domanda quale la posizione giuridica di questa terza persona che ha stipulato un contratto di deposito col vetturale, di fronte a quest'ultimo e di fronte al mittente. Avendo il vetturale stipulato un contratto col depositario, in favore di un terzo, il mittente, ed essendo quindi di questo contratto un contratto in favore di terzi, la domanda può essere risolta in base alle norme ed ai principi vigenti per questi contratti.

La presenza di un impedimento alla consegna delle cose trasportate non cambia solamente la posizione giuridica del vetturale di fronte alla merce, ma influisce anche sul diritto di disposizione dato dal contratto di trasporto al mittente, rispettivamente al destinatario. Per ciò che riguarda il diritto di disposizione, l'impedimento alla consegna delle cose ha come conseguenza che questo diritto del mittente, cessato in favore del destinatario, acquista nuovamente valore per il primo. Contrariamente alle norme dell'art. 443 C.O. il diritto di disposizione del mittente e del destinatario hanno entrambi valore per un certo tempo, e cioè fino al momento in

---

[84]) Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 23, 261.

[85]) C. O. art. 466 Hafner op. cit. 259 v. C. O. 454, nota 4b.

[86]) R. O. H. G. 14, 295.

cui l'acquisto di questo diritto da parte dell'uno o dell'altro segna la fine dell'uso di questo diritto per l'uno o per l'altro. Non si può naturalmente pretendere che il vetturale tenga la merce in custodia fin tanto che il mittente o il destinatario dispongano di essa come credono. Il legislatore ha perciò stabilito che se nè il mittente nè il destinatario dispongono della merce stessa entro un termine adeguato alle circostanze, il vetturale può farla vendere per conto di chi di ragione, coll'intervento dell'autorità competente del luogo in cui si trova, come fosse un commissonario [87]).

§ 4. *Procedura per merci deperibili o il cui valore presumibile non copra le spese di cui sono gravate.*

I procedimenti sopra esposti si applicano al caso normale nel quale le cose trasportate non siano soggette a deperimento, nell'attesa delle nuove disposizioni del mittente per il mancato svincolo del destinatario. L'art. 445 C.O. stabilisce che ove si tratti di merci soggette a rapido deterioramento, o il cui valore presumibile non copra le spese di cui sono gravate, il vetturale deve farne tosto accertare ufficialmente lo stato e può in seguito farle vendere nel modo previsto per il caso d'impedimento alla consegna, Dell'ordine di vendita dovranno, in quanto ciò sia possibile, essere avvisati gl'interessati. Questo diritto di vendita dell'art. 445,1 si differenzia da quello attribuito al vetturale dall'art. 442,2 in caso d'impedimento alla consegna delle cose in quanto altri presupposti lo caratterizzano, mentre i due diritti sono perfettamente concordanti per ciò che riguarda il loro contenuto. In ambo i casi il vetturale è autorizzato ma non obbligato a procedere alla vendita delle cose trasportate: deve inoltre curare non solamente i suoi interessi, ma anche quelli del proprietario. e perciò può essere anche obbligato alla vendita della merce (in caso di merci soggette a rapido deterioramento). Infine in ambo i casi il vetturale deve procedere alla vendita delle cose trasportate, coll'intervento dell'autorità del luogo in cui si trova, come fosse un commissionario. La questione riguardante i presupposti per l'applicazione dell'art. 445 C.O. non è chiarita nella letteratura. Oser è dell'opinione che dalla posizione sistematica dell'art. 445 C.O. risulti che anche un impedimento alla consegna può essere un presupposto all'applicazione di questo articolo [88]). Fick, invece, sostiene, senza tuttavia una maggior motivazione, che l'art. 445 C.O. può essere applicato fin tanto che la merce sia nelle mani

[87]) Art. 444, 2 C. O.

[88]) Oser op. cit. 789, C. O. art. 445 nota 1.

del vetturale, e quindi anche quando essa viene ancora trasportata [89]). Oscar è poi dell'idea che per la vendita della merce in base all'art. 444,2 vengano applicate le norme dell'art. 435 C.O., mentre per la vendita delle merci citate dall'art. 445 C.O. siano applicate le norme dell'art. 427,3 C.O.: perchè questa differenza permette che determinati fatti specie di trasporti siano subordinati ai corrispondenti fatti specie del diritto sul contratto di commissione [90]). Il suo significato pratico è appunto questo: che in caso d'impedimento alla consegna, la vendita della merce deve avvenire sotto forma di vendita all'asta mentre per le merci soggette a rapido deterioramento o il cui valore presumibile non copra le spese di cui sono gravate, il vetturale, secondo l'art. 398,1,2 C.O. deve scegliere la forma di vendita che maggiormente corrisponde agli interessi del legittimato al risarcimento dei danni.

§ 5. *Responsabilità del vetturale.*

L'art. 41 C.O. dice: « Chiunque è tenuto a riparare il danno illecitamente cagionato ad altri sia con intenzione, sia per negligenza od imprudenza. Parimenti chiunque è tenuto a riparare il danno che cagiona intenzionalmente ad altri con atti contrari ai buoni costumi ». L'art. 97 C.O. dice: « Il debitore che non adempie l'obbligazione o non la adempie a debito modo, è tenuto al risarcimento del danno derivatone, a meno che provi che nessuna colpa gli è imputabile ». Il Codice svizzero delle Obbligazioni ha scelto come principio generale per il risarcimento dei danni il principio della colpa. Se questo principio valesse anche per gli art. 447, 448 C.O. ne risulterebbe come conseguenza logica che il debitore, in questo caso il vetturale, che prova come i danni non siano derivati per colpa sua, sarebbe liberato da qualunque responsabilità. Per questo motivo non si può sostenere che il principio della colpa stia a base degli articoli suddetti: e quindi si può concludere che il vetturale è responsabile in base all'art. 447 per qualunque danno, senza tener conto se questo danno sia derivato per colpa sua o per puro caso.

Dal fatto di non aver eseguito il contratto a debito modo egli risulta responsabile. Bisogna ora stabilire innanzi tutto quali siano i presupposti che secondo l'art. 447 C.O. involvono la responsabilità del vetturale. Questi presupposti sono citati dalla legge e sono: la perdita e la distruzione della merce, il deperimento e la distruzione parziale della stessa, il ritardo nella consegna.

[89]) Fick op. cit. I, 855, C. O. art. 445 nota 2.

[90]) Oser op. 789, C. O. art. 444 nota 3b.

§ 6. *Perdita e distruzione della merce.*

Il problema della responsabilità del vetturale per inadempimento delle obbligazioni a suo carico è un problema che per le sue vaste ripercussioni pratiche è sempre stato considerato dalle legislazioni, dalla dottrina e dalla giurisprudenza il problema fondamentale in materia di trasporto. Nel considerare questo problema, seguendo il sistema della legge, concentriamo l'esame sulle ipotesi tipiche di inadempimento: inadempimento della prestazione di custodia e inadempimento della prestazione tipica del trasporto.

Le ipotesi di inadempimento dell'obbligazione di custodia concernono: il caso in cui il vettore non riconsegni affatto le cose ricevute per il trasporto (perdita totale del carico). In questo caso ha luogo anche, per necessaria concessione, l'inadempimento della prestazione tipica del trasporto; il caso in cui il vettore, pur riconsegnando le cose avute in consegna, le riconsegni deteriorate nella loro qualità di sostanza o di forma (avaria); il caso della distruzione parziale o totale della merce. L'ipotesi di inadempimento dell'obbligo al trasporto di cui dobbiamo qui occuparci concerne: il caso dell'esecuzione del trasporto (riconsegna delle cose al luogo di destinazione) dopo la scadenza dei termini di resa (ritardo).

La legge non dice quando la merce sia da considerarsi come perduta, ma si riserva alla pratica ed alla teoria di rispondere a questa domanda. La pratica tedesca e quella svizzera sono concordi nell'affermare che per rispondere a questa domanda, c'è o non c'è perdita, bisogna guardare se il vetturale è o non è in grado di consegnare la merce al destinatario, senza curarsi del motivo per cui il vetturale agisce in questo modo [91]) [92]). Vi è perdita quando il vetturale si trova nell'impossibilità effettiva e giuridica di disporre della merce [93]). Fick [94]), dà una definizione un po' ristretta di « perdita ». Egli considera come « perdite » le cose trasportate, quando il vetturale non le ha più in suo possesso ed è per lui impossibile procurarsele di nuovo.

Hafner è invece dell'opinione che la merce può essere considerata come perduta quando il vetturale, scaduto il termine di consegna della stessa, non è più in grado di consegnarla nè ora nè mai [95]). Secondo la definizione data da Fick, una merce che il vetturale non può più consegnare ma che tuttavia è rimasta in suo possesso, sia

---

[91]) R. O. H. G. 4, 14: 1, 55.
[92]) B. G. E. 5, 578: 18, 232.
[93]) A. Wehrli op. cit. pag. 67.
[94]) Fick op. cit. I, 858 nota 11 C. O. 447.
[95]) Hafner op. cit. 260 v. C. O. 457 nota 1.

perchè confiscata, sia perchè il vetturale l'ha venduta ad un'altra persona che non l'ha ancora presa in consegna, non si può considerare come perduta nel senso dell'art. 447,1 C.O. Cioè, c'è perdita della merce, se il vetturale per un determinato motivo, e precisamente perchè non è più in grado di disporre della merce, non può più consegnarla al destinatario. La definizione di Fick pur soddisfando la domanda in quali circostanze si può parlare di perdita, non dà nessuna spiegazione entro quale termine debbano esistere queste circostanze. E' logico, come dice Wehrli [96]), che questo termine non può essere fissato con la scadenza del termine di consegna. Bisogna tener presente che il vetturale può sempre essere in grado di consegnare la merce anche dopo la scadenza del termine fissato per la consegna. Quale sia la durata del tempo entro il quale il destinatario può accettare una ritardata esecuzione del trasporto è difficile stabilirlo, in quanto il titolo 16 del C.O. manca di una speciale disposizione a questo riguardo. Il solo punto d'appoggio sul quale si può basare la scelta sulla durata del tempo entro il quale il vetturale può consegnare la merce, è dato dall'art. 33 E. T. H., il quale stabilisce che l'avente diritto a far causa al vetturale, può considerare la merce come perduta, se la sua consegna è rinviata di più di 30 giorni a partire dal termine fissato per la consegna. La definizione data da Hafner è in netta contraddizione con quanto abbiamo esposto sopra. Il vetturale, come abbiamo detto, ha sempre la possibilità di consegnare la merce dopo la scadenza del termine fissato per la consegna. Viene a mancare questa possibilità, allora potrà essere accusato per la perdita della merce. Affinchè vi sia una perdita nel senso dell'art. 447,1 C.O. non è necessario che il vetturale, dopo la scadenza del termine fissato per la consegna, non possa più consegnare nè ora nè mai la merce, ma è sufficiente che la consegna non possa più avvenire nella durata di tempo nel quale è ancora possibile una ritardata esecuzione del trasporto. Queste considerazioni ci permettono di limitare più strettamente il concetto di « perdita ». Da un lato risulta che, affinchè ci sia una perdita, la questione se il vetturale abbia perso il potere di disporre della merce per questo o per quel motivo, è senza importanza: dall'altro lato risulta che è sufficiente che egli abbia perso questo potere di disporre della merce solo per un tempo determinato. In base a queste considerazioni si può precisare che c'è perdita della merce quando è stabilito, provato, che il vetturale non è in grado di consegnare la merce entro un termine esattamente calcolabile. In caso di perdita si tratta sempre dell'impossibilità di disporre della merce intatta. Per questo motivo nel

---

[96]) A. Wehrli op. cit. pag. 68.

caso che, dato il potere di disporre sulla merce, essa sia completamente ridotta di valore, non c'è perdita [97]). Il vetturale è responsabile di questa riduzione di valore solo quando essa sia avvenuta per causa della scadenza del termine fissato per la consegna, o per causa di un altro procedimento in antitesi col contratto. La perdita può essere totale o parziale. Il C.O. contrariamente al H. G. B. § 430, non conosce azione giuridica contro la perdita parziale della merce: ha invece altri due concetti ai quali sono subordinati questi fattispecie, e cioè il deperimento e la distruzione parziale della merce. Distruzione parziale e deperimento della merce sono due concetti diversi. Se il danneggiato sostiene che la perdita perziale consiste in un deperimento della merce, vuol dire che da un lato è derivato un danno, cioè parte della merce è andata persa, dall'altro lato questo fatto ha causato l'altro danno, la diminuzione di valore della parte di merce rimasta. Sostiene invece che la perdita parziale della merce si deve considerare come una distruzione parziale della stessa, significa allora che il danno derivato consiste solamente nella perdita parziale della merce [98]). In molti casi dovrebbe essere difficile ritenere il vetturale responsabile per una perdita parziale della merce, tanto più che tali casi sono sovente inevitabili nei trasporti. Il vetturale potrà perciò discolparsi in tali casi, provando che una perdita parziale della merce può essere derivata sia dalla qualità naturale della merce stessa, sia da circostanze speciali che anche un buon vetturale non avrebbe potuto evitare [99]). Le medesime conseguenza come nel caso di perdita, si hanno anche nel caso di distruzione della merce. Perdita e distruzione sono concordi nel fatto che il vetturale non può consegnare la merce. Differenziano invece nel fatto che nel primo caso il vetturale ha perso il potere di disporre sulla merce, nel secondo il vetturale è impedito nella consegna della merce dalla distruzione materiale della stessa.

§ 7. *Deperimento e distruzione parziale della merce.*

Il concetto di deperimento e distruzione parziale della merce è lasciato dal nostro C.O. e dal H.G.B. alla teoria ed alla pratica. Schott [100]) dice: « s'intende come deperimento ogni diminuzione qualitativa del valore della merce, e ogni deterioramento interno o

---

[97]) Düringer-Hachenburg op. cit. III 387, § 390, nota II, 3a.
[98]) Endemann op. cit. III, 334.
[99]) E. T. G. art. 32 spez. Abs. 1.
[100]) Endemann op. cit. III, 325.

esterno della merce». Caratteristiche di questa definizione sono la diminuzione di valore della merce e il cambiamento materale della stessa. Le avarie esterne per le cose spedite in colli chiusi (vasi, involucri, ecc.) implicano necessariamente un'alterazione o manomissione degli imballaggi. Le avarie interne, che possono aver luogo sia per le cose spedite in colli chiusi, sia per quelle spedite in colli aperti, possono verificarsi come conseguenze delle avarie esterne o anche indipendentemente da esse (rottura di merci fragili, alterazione di sostanze organiche, fermentazioni, ecc.). Le avarie interne devono in massima considerarsi irriconoscibili senza l'apertura dei colli, salvo casi eccezionali in cui possono essere riconosciute dalla diminuzione del peso, dall'odore, dalle filtrazioni, ecc.: le avarie esterne devono considerarsi sempre immediatamente riconoscibili. Nella letteratura è molto discussa la questione se anche una diminuzione del valore di scambio sia da considerare come un'avaria [101]). La diminuzione del valore di scambio non può essere considerata come un deperimento. Infatti in base alla definizione sopra citata, la diminuzione di valore della merce ha un presupposto ben determinato: il cambiamento materiale della merce. Ora nella diminuzione del valore di scambio non succede un tale cambiamento materiale e quindi non può essere considerata come un deperimento della merce nel senso dell'art. 448,1: Fick sostiene che ogni diminuzione di valore di una merce rappresenta un deperimento [102]). In base alle considerazioni fatte più sopra dobbiamo respingere anche l'idea sostenuta da Fick. Per il concetto di avaria (deperimento) non ha nessuna importanza il fatto che la merce sia deperita per cause esteriori, meccaniche, o semplicemente per la qualità naturale della merce, come pure che si possa rimediare o meno a questo deperimento [103]), [104]).

§ 8. *Ritardo nella consegna della merce.*

Come abbiamo già detto [105]), l'ipotesi di inadempimento dell'obbligo al trasporto di cui dobbiamo occuparci qui, concerne il caso dell'esecuzione del trasporto (riconsegna delle cose al luogo di destinazione) dopo la scadenza dei termini di resa (ritardo). Da ciò possiamo definire come ritardo, la consegna delle cose al luogo di

---

[101]) Eger op. cit. I, 228 favorevole: Staub op. cit. II, 1860 § 429, 6, contrario.

[102]) Fick op. cit. I, 861 C. O. 448 nota 2.

[103]) R. O. H. G. 17, 80.

[104]) Makower op. cit. II, 1379.

[105]) Vedi pag. 62.

destinazione dopo la scadenza dei termini di resa. Endemann [106]), dice che bisogna intendere per termine di consegna usuale il tempo stabilito per compiere il tratto di strada indicato per il trasporto, oppure nel caso che questo tempo non sia stato stabilito, il tempo necessario ad un vetturale regolato, per l'esecuzione del trasporto. Qui può però sorgere logicamente la domanda se per il calcolo di questo tempo si debba tener conto del luogo di partenza della merce o del luogo di spedizione. Cioè è possibile che il luogo nel quale il vetturale inizia il trasporto propriamente detto non sia quello in cui si trova la merce, in modo che il vetturale è obbligato ad effettuare prima un così detto viaggio a vuoto, al magazzino dove si trova la merce, per poter iniziare da qui il trasporto vero e proprio. Fin tanto che nel prezzo del trasporto è compresa anche una ricompensa per questo viaggio a vuoto, allora bisogna calcolare il tempo necessario per l'esecuzione del trasporto a partire da questo luogo. (Abgangsort) [107]). Se invece il prezzo per il trasporto è calcolato solamente per il trasporto con merce, il luogo di spedizione della merce dovrebbe servire da base per calcolare il tempo necessario al trasporto [108]). Questo però non è assolutamente necessario. Importante per il calcolo del termine di resa è innanzitutto la volontà delle parti contraenti: cioè bisogna cercare nel contratto di trasporto se le due parti hanno scelto come luogo base per il calcolo del termine di consegna il magazzino dove si trova la merce oppure il luogo di partenza del vetturale. Il ritardo nella consegna della merce non è da solo sufficiente per pretendere un risarcimento di danni da parte del vetturale. Dall'art. 448,1 risulta chiaramente che questo ritardo può avere un'importanza perciò che riguarda la responsabilità del vetturale, solamente se può essere provato che un ritardo nella consegna ha causato questo danno. Se il ritardo nella consegna ha avuto come conseguenza che la merce abbia subito dei cambiamenti materiali, qualitativi o quantitativi, dopo essere ritenuto responsabile anche se prova che il danno è derivato per la natura stessa della merce. Naturalmente sarebbe più facile per colui che ha diritto al risarcimento del danno poter provare che questo danno della merce si è verificato dopo essere scaduto il termine di resa. Ciò offre però notevoli difficoltà ed anche per il giudice sarà sempre difficilissimo poter emettere un giudizio in merito, tanto più quando si tratti di un deperimento dovuto alla qualità stessa della merce: nel qual caso è quasi impossibile stabilire esattamente in quale momento abbia avuto inizio questo deperimento. Il nostro

---

[106]) Endemann op. cit. III, 316.
[107]) Hahn op. cit. II, 589.
[108]) Hahn op. cit. II, 589: Staub op. cit. II, 1858 § 428, nota 1.

Codice delle Obbligazioni tratta una specie sola di ritardo, e cioè il ritardo nella consegna. Il H.G.B. tedesco e il Codice di Commercio italiano, rispettivamente agli articoli § 428,2 e art. 395, trattano anche il mancato inizio del trasporto, cioè il ritardo nell'iniziare il trasporto della merce. Il vetturale può rendersi colpevole di un ritardo nell'iniziare un trasporto quando non sia ancora in possesso della merce. Se per es. come dice Wehrli [109]), risulta dal contratto di trasporto che il vetturale deve recarsi ad un luogo stabilito per prendere la merce che deve trasportare, ed egli non va a prendere la merce, ritardando così l'inizio del trasporto, allora il mittente può dichiarare il vetturale costituito in mora in base all'art. 102 C.O. e far valere contro di lui i diritti che gli spettano dall'art. 107,1,2 C.O. Se questo ritardo nell'inizio del trasporto è causa di perdita o di deterioramento della merce, la responsabilità del vetturale è giudicata non in base all'art. 447 C.O. ma secondo le norme generali dell'art. 97 C.O. Wehrli basa l'esattezza di quanto sostiene e noi siamo perfettamente d'accordo con lui, su quanto segue: gli art. 447, 448 C.O. stabiliscono una responsabilità del vetturale per il caso in cui gli obblighi di trasporto e di custodia della merce non siano adempiuti come si deve. Ora senza ricevere la merce in custodia non può naturalmente adempiere gli obblighi relativi. La custodia della merce è quindi un presupposto necessario per l'adempimento degli obblighi contrattuali e quindi anche un presupposto per la sua responsabilità secondo gli art. 447, e 448 C.O. Se il vetturale è già in possesso della merce da trasportare e ritarda l'inizio del trasporto o la continuazione del viaggio di trasporto, allora il mittente può ritirarsi dal contratto in base alle norme dell'art. 443,1 C.O. Il ritiro dal contratto da parte del mittente in base a questi motivi ha per lui il vantaggio che può richiedere subito la liquidazione del trasporto senza che vengano rispettate speciali disposizioni: ha però lo svantaggio di non poter rendere responsabile il vetturale per i danni che possono essere stati causati da questo ritardo nell'inizio del trasporto, e per di più lo svantaggio di dover rimborsare il vetturale delle spese e del danno, che gli potessero derivare dal contrordine. (art. 443,1 C.O.).

§ 9. *Cause che liberano il vetturale da responsabilità.*

Gli articoli 447, 448 C.O. menzionano le cause che liberano il vetturale da responsabilità per perdita o distruzione della merce, per ritardo nella consegna e per deperimento o distruzione parziale della merce.

---

[109]) Wehrli A. op. cit. pag. 82.

Queste cause sono: il vizio naturale della merce, le colpe ed istruzioni del mittente o del destinatario oppure circostanze che non avrebbero potuto essere evitate da un vetturale diligente.

a) *Vizio naturale della merce.*

Il concetto di vizio naturale della merce è largo e comprende tutte le possibili cause di perdita o avaria, che risiedono nelle qualità di sostanza o di forma (natura) o nello stato di conservazione esterno o interno (vizio) delle cose trasportate al momento della consegna. Esse escludono la responsabilità del vetturale solo in quanto siano a lui estranee e non imputabili, indipendentemente da ogni concetto di colpa del mittente. Alle cause di perdita o di avaria che dipendono dalla natura o dal vizio delle cose trasportate vanno equiparate le cause di perdita o di avaria che dipendono dalla natura o dal vizio dei loro imballaggi, perchè anche questi formano parte integrante del carico, e, perchè, quantunque in mancanza di riserva speciale del vettore o dichiarazione di garanzia del mittente, le cose si presumano consegnate in buono stato esteriore di imballaggio, resta sempre aperta al vetturale la via di provare che l'imballaggio era idoneo o difettoso. Essendo il mittente responsabile delle conseguenze derivanti da difetti d'imballaggio non riconoscibili esteriormente [110]) la prova data dal vetturale deve investire due punti: 1. l'effettiva natura e le effettive condizioni delle cose e dei loro imballaggi nel momento in cui egli le ha ricevute in consegna, contestando l'attendibilità della lettera di vettura per quanto riguarda il contenuto del carico, e vincendo con prove contrarie la presunzione di buono stato esteriore che accompagna il carico durante il viaggio per quanto riguarda gli imballaggi, ove il vetturale non abbia originariamente provveduto ad eliminare tale presenzione mediante riserva speciale. 2. la diretta connessione di causa ed effetto tra la natura e le condizioni delle cose trasportate, o dei loro imballaggi, e la perdita (diminuzione di peso) o l'avaria (putrefazione, inacidimento, gelo, ecc.) da esse subite.

Questo secondo aspetto della prova è certamente qui più delicato che in altre ipotesi, perchè le cause di alterazione di qualunque cosa, non risiedono a rigore, mai o quasi mai, esclusivamente nella natura o nei difetti della cosa stessa, o dei suoi imballaggi, ma hanno bisogno del concorso di cause esteriori (scuotimento, temperatura dell'ambiente, umidità dell'ambiente, esposizione alle intemperie). E si potrà dire che la causa della perdita o dell'avaria di

---

[110]) Art. 442, 2 C. O.

una cosa risiede nella natura o nei difetti della cosa stessa o dei suoi imballaggi solo quando queste circostanze sieno la causa decisiva, in relazione a date condizioni esteriori d'ambiente prevedibili dal mittente e di date modalità medie di trattamento usate, nel trasporto da un vetturale diligente, o, per i servizi pubblici di trasporto prescritte dalle leggi e regolamenti.

In questi limiti la prova che la legge chiede al vetturale deve essere contenuta, se si vuole che la legge abbia senso pratico [111]). Però, poichè anche in questi limiti la prova richiesta al vettore sarebbe quanto mai delicata e difficile, la legge soccorre il vetturale molto più energicamente, statuendo in suo favore speciali presunzioni di irresponsabilità in relazione alla natura o ai difetti delle cose trasportate [112]).

b) *Colpa del mittente o del destinatario.*

Una delle cause che liberano il vetturale da responsabilità è costituita dalle colpe del mittente e del destinatario. Che cosa possano essere le colpe del mittente o del destinatario non è difficile dirlo: inesatta indicazione del luogo di destinazione nella lettera di vettura da parte del mittente, insufficienza dei documenti di accompagnamento della merce forniti dal mittente, ritardo o rifiuto nel ritiro della merce da parte del destinatario, irreperibilità del destinatario ecc. Una tale colpa può essere costituita per es. dal fatto che il mittente abbia consegnato la merce al vetturale in imballaggi difettosi ma non esteriormente riconoscibili. Il vetturale non vorrà basarsi però sull'art. 447,1 per dimostrare la colpa del mittente: infatti nel caso di danni derivanti da questo imballaggio difettoso egli deve provare in base all'art. 447,1 C.O. che un tale imballaggio gli è stato fornito dal mittente e che quindi la colpa è di quest'ultimo. Se invece basa la sua prova sull'art. 442,2 dovrà semplicemente provare che il danno è stato causato dall'imballaggio difettoso ma non esteriormente riconoscibile. Dimostrando questo, resta dimostrato che il mittente è responsabile delle conseguenze derivanti da difetti d'imballaggio non riconoscibili esteriormente. [113])

Come abbiamo detto sopra può capitare, e capita spesso nella pratica, che l'inesatta indicazione del luogo di destinazione nella lettera di vettura e del nome del destinatario, sia causa di ritardo nella consegna della merce.

---

[111]) Marchesini op. cit. II, n. 437.
[112]) A. Asquini op. cit. pag. 330 n. 110.
[113]) Art. 442, 2 C. O.

In base all'art. 447, 2 C. O. bisogna considerare come colpa del mittente il non aver avvertito il vetturale del valore particolarmente considerevole della merce. Come merci di alto valore si devono considerare gli oggetti preziosi, opere d'arte, denaro e titoli di credito.[114]) Circa il momento in cui il mittente deve avvertire il vetturale del valore della merce da trasportare l'art. 447,2 non dà nessuna indicazione. La ragione di questa disposizione permette però di rispondere che l'avvertimento dell'alto valore della merce dovrà essere dato dal mittente al vetturale al più tardi all'atto della consegna delle cose da trasportare[115]). La disposizione, data dal legislatore con l'art. 447, 2 lascia logicamente comprendere che egli abbia voluto con ciò permettere al vetturale di prendere tutte le misure necessarie ed adeguate al trasporto di cose di alto valore. Se l'avvertimento viene dato troppo tardi lo scopo prefissosi dal legislatore non è più raggiunto.

Se è possibile al vetturale, a malgrado del tardo avvertimento dato dal mittente, di prendere tutte le misure necessarie ed adeguate al trasporto di cose di alto valore, significa che presumibilmente ciò cade nel campo di una diligente e curata esecuzione del trasporto. Tralascia il vetturale di far ciò, diventa responsabile in base all'art. 398,2 e non può liberarsi dalla sua responsabilità anche se porta come scusante il tardo avvertimento o il non ricevuto avvertimento da parte del mittente[116]). È pure possibile che il contratto di trasporto venga stabilito prima della consegna della merce da trasportare e che il vetturale venga a conoscenza dell'alto valore della merce solo al momento in cui la riceve in consegna. Un avvertimento dato in questo momento può avere un'influenza, sotto certi aspetti, sulla responsabilità del vetturale risultante dal contratto di trasporto, in quanto che risulta dubbio se il vetturale si fosse assunto il trasporto di questa merce conoscendo subito il suo alto valore. Nessuna importanza per la responsabilità del mittente ha il fatto, che il danno sia derivato per colpa del vetturale o dei suoi dipendenti o per caso, naturalmente sempre in base all'art. 447,2. Per quanto riguarda invece, se sia possibile ritenere responsabile il vetturale, all'infuori del contratto, per gli eventuali errori commessi dai suoi dipendenti, le opinioni della letteratura tedesca sono di-

---

[114]) D. H. G. B. § 429, 2 Codice di Commercio italiano art. 406.

[115]) D. H. G. B. § 429, 2: Oser op. cit. 792, richiede che il valore della merce sia dichiarato al più tardi nel momento della stipulazione del contratto.

[116]) Staub op. cit. II 1862 § 429, nota 21.

*

vise [117]). L'opinione sostenuta da Staub ci sembra la migliore e si può ammettere anche per il diritto svizzero che l'art. 447,2 sopprime l'applicazione dell'art. 55 C.O. Per quanto riguarda il Codice di Commercio italiano la questione è più semplice in quanto uno speciale articolo dice che « il vettore è responsabile dei fatti dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi e di ogni altra persona cui egli affidi l'esecuzione del trasporto ». [118])

La liberazione dalla responsabilità del vetturale, avente causa nell'avvertimento non dato da parte del mittente, del valore della merce, si riferisce all'intero valore della merce. Dall'art. 447,1 risulta chiaramente che il vetturale può essere liberato completamente dalla sua responsabilità quando egli può provare che i danni o la perdita derivati dalla merce sono dovuti a colpa del mittente. Il vetturale, fin tanto che la sua responsabilità contrattuale può essere presa in considerazione, non può però essere obbligato al pagamento di un prezzo medio della merce [119]). Secondo il § 429,2 del d.H.G.B. l'avvertimento non dato del valore della merce, dal mittente al vetturale, libera quest'ultimo dalla responsabilità per perdita e deperimento della merce: non si accenna però alla responsabilità in caso di scadenza del termine di resa. Nel nostro diritto invece bisogna logicamente ammettere che anche nel caso di consegna dopo la scadenza del termine di resa, il vetturale può basarsi sull'art. 447,2. Anche per il trasporto di oggetti preziosi, di opere d'arte, di denaro, di titoli di credito, il vetturale in caso di perdita, deperimento o ritardo nella consegna, è responsabile in base ai principi che valgono per il trasporto di merce qualsiasi.

La dichiarazione del valore della merce si presenta come una dichiarazione giuridica, unilaterale del mittente, e perciò può obbligare il vetturale solo quando questi l'abbia riconosciuta o manifestamente o tacitamente [120]). Se esista realmente un tale riconoscimento della dichiarazione di valore, da parte del vetturale, deve essere stabilito dall'inchiesta di ogni singolo fatto. L'accettazione senza riserva della dichiarazione del valore della merce, non si deve considerare come un riconoscimento tacito della stessa. Dall'art. 447,2 risulta chiaramente che il vetturale è tenuto ad accettare una tale dichiarazione di valore. Questa disposizione non dice però se il

---

[117]) Düringer-Hachenburg op. cit. III, 562 § 429, 2, nota VII: Makower op. cit. II, 1511 favorevoli. Staub op. cit. II, 1863, § 429, 2 nota 24 contrario.

[118]) Art. 398 Codice di Commercio italiano.

[119]) Staub op. cit. II. 1863 § 429 Amm. 23.

[120]) R. O. H. G. 11, 424.

vetturale sia obbligato a pronunziarsi circa il suo riconoscimento o meno.

Non sarebbe del resto facile per il vetturale esprimere un riconoscimento o meno della dichiarazione del valore, in quanto che dato l'imballaggio gli sarebbe impossibile controllare il valore della merce, dichiarato dal mittente. La conseguenza di un mancato riconoscimento della dichiarazione di valore da parte del vetturale, è costituita dal fatto che il mittente che vorrà basare sulla dichiarazione suddetta, il calcolo dei danni derivati da perdita o deperimento delle cose trasportate, dovrà dapprima dimostrare l'esattezza della dichiarazione stessa [121]). Se non gli riesce di provare l'esattezza della dichiarazione egli non può neppure dedurre dei diritti dalla dichiarazione del valore. La stessa perde il suo significato per ciò che riguarda il valore dichiarato ed il valore reale, e nel dubbio non può venir presa in considerazione per il risarcimento dei danni [122]). In caso di dichiarazione di valore data, l'art. 447,1 è decisivo per ciò che riguarda l'obbligo del risarcimento dei danni. La dichiarazione del valore della merce può essere presa come base per il calcolo dei danni derivati, fin tanto che essa non oltrepassi il comune valore commerciale della merce. Non raggiunge invece il valore comune della merce, allora il vetturale può domandare che il valore dichiarato vengo preso come base per il calcolo del danno.

Con questa dichiarazione del valore della merce, il mittente è legato [123]), e non può pretendere che il vetturale gli paghi un valore superiore al comune valore commerciale della merce.

c) *Istruzioni del mittente o del destinatario.*

Come terza causa che può liberare il vetturale da responsabilità bisogna citare le istruzioni del mittente o del destinatario. Non sempre però la prova di tali istruzioni del mittente o del destinatario può avere l'effetto sperato dal vetturale. Può essere liberato da responsabilità solo se egli era autorizzato ed obbligato a seguire le istruzioni del mittente o del destinatario. In caso contrario il vetturale viene a mancare alle disposizioni dell'art. 443 e 398,2 C.O. e deve quindi rispondere degli eventuali danni che fossero derivati.

---

[121]) Z. G. B. 8 Oser op. cit. 792 art. 447, nota II, 1b.

[122]) a. M. Hafner op. cit. 261, v. C. O. 457, nota 7a.

[123]) Staub ip. cit. II, 1863 § 429, nota 26.

d) *Circostanze speciali.*

Come ultime cause che possono liberare il vetturale dalla responsabilità per perdita, deperimento o scadenza del termine di resa, sono citate dalla legge quei fatti che non avrebbero potuto essere evitati da un vetturale diligente. Il vetturale deve dimostrare innanzi tutto che il danno è stato causato da un determinato fatto. È indifferente se il fatto che ha causato il danno cade nel concetto di forza maggiore o meno[124]). In seguito deve dimostrare che questo fatto da un certo punto di vista era inevitabile, cioè malgrado le cure di un vetturale diligente non avrebbe potuto essere evitato. Ci si può domandare quale sia il contenuto del concetto di cura di un vetturale diligente. Tutti i commentatori tedeschi sono concordi nel lichiarare come contenuto del concetto di cura, quella misura di attenzione che un vetturale diligente della medesima categoria cerca di applicare nelle stesse circostanze. L'accenno a vetturali della medesima categoria significa che non da tutte le categorie di vetturali si può pretendere la medesima misura di cura. Sarebbe illogico che da un facchino qualunque si dovesse pretendere le medesime attenzioni per il trasporto come si possono richiedere ad una grande impresa di trasporti. Bisogna tener conto della posizione individuale di ogni vetturale e cioè pretendere da lui quella cura e quella attenzione che si potrebbero pretendere da un vetturale della sua stessa categoria, e non basarsi su quella cura che potrebbe dare un vetturale appartenente ad altra specie di vetturali[125]). Molto discussa nella letturatura è la questione se il vetturale possa essere liberato da responsabilità quando il danno sia stato causato da mancanze commesse dai suoi dipendenti. Schott e Hahn[126]) ritengono che il vetturale non possa essere liberato da responsabilità in tale caso. Eger invece sostiene[127]), che il vetturale possa essere liberato da responsabilità quando provi che ha usato tutta l'attenzione di un vetturale diligente e soprattutto non abbia commesso nessuna « culpa in custodiendo et inspiciendo ». Nella letteratura italiana[128]), viene diversamente interpretato il § 431 Cod. di commercio germanico: « Il vettore risponde per la colpa del suo personale (seiner Leute) e per quella delle altre persone delle quali egli si serve per l'esecuzione del trasporto ». Sulla base dei lavori preparatori relativi a questo articolo, infatti, la dottrina germanica da una distinzione tra la responsabilità del vettore per le colpe del personale dipendente

---

[124]) v. C. O. 457 E. T. G. 30.
[125]) Eger op. cit. I, 393 Endemann op. cit. III, 319.
[126]) Endemann op. cit. III, 320 Hahn op. cit. II, 620.
[127]) Eger op. cit. I, 395.
[128]) Asquini op. cit. pag. 271 nota 3.

stabilmente e la responsabilità del vetturale per le colpe del personale ausiliario e dei subvettori occasionalmente impiegati nell'esecuzione del trasporto. Mentre per le colpe del personale ausiliario e dei subvettori il vettore dovrebbe rispondere secondo la regola generale (§ 278 Cod. di comm. germ.) invece per le colpe del personale dipendente stabile (impiegati, operai, ecc.) il vettore dovrebbe rispondere incondizionatamente, ossia anche le colpe non siano in relazione diretta con l'adempimento delle mansioni affidate quindi anche se le colpe siano commesse in ore fuori di servizio o in luogo diverso da quello in cui il servizio dovrebbe essere prestato.

Nel diritto svizzero la questione deve essere risolta in base all'art. 101 C.O. e cioè se il vetturale affida l'effettuazione del trasporto a persone ausiliare, in caso di danni deve risarcire lui stesso il mittente o il destinatario. Se il danno sia derivato da mancanze commesse dal personale ausiliaro, o per causa dei mezzi di trasporti impiegati, o per cause estranee, o per azioni di terze persone, non ha nessuna importanza per il principio d'applicazione di questa prova liberatrice da responsabilità.

§ 10. *Obbligo di produrre prove.*

L'art. 8 del C.C.S. dice: « Ove la legge non disponga altrimenti, chi vuol dedurre il suo diritto da una circostanza di fatto da lui asserita, deve fornirne la prova ». Nel nostro caso chi deve fornire la prova di aver subìto dei danni, sono il mittente o il vetturale, cioè i danneggiati. Affinchè questa prova sia sufficiente per dedurre dei diritti devono esserci le seguenti circostanze di fatto. Deve esserci un contratto di trasporto o un contratto di spedizione, tenendo conto però delle disposizioni date dall'art. 439 C.O. che dice: « Chi, mediante mercede, s'incarica di spedire delle merci o di continuare la spedizione per conto del mittente, ma in proprio nome (spedizioniere), è considerato come un commissionario, ma a riguardo del trasporto delle merci soggiace alle disposizioni sul contratto di trasporto ». Solo nel caso in cui il vetturale abbia concluso un tale contratto di trasporto o di spedizione può essere accusato secondo gli art. 447, 448 C.O. Devono esserci dei danni derivati da perdita, distruzione, deperimento, distruzione parzale o da ritardo nella consegna della merce. Il danno deve poi essere accaduto nel tempo che intercorre tra l'accettazione e la consegna della merce. Se il querelante ha provato i presupposti per la responsabilità del vetturale circa perdita, deperimento, ritardo nella consegna della merce, ecc., il vetturale può, a malgrado di questa prova, liberarsi dalla sua responsabilità. La legge esige cioè che il vetturale per essere esonerato da responsabilità provi che il danno dipende da speciali circo-

stanze di fatto; deve provare che oltre la sussistenza di questa circostanza di fatto, c'è un nesso di casualità diretta ed immediata tra questo evento ed il danno. Se quindi pure sussistendo la speciale circostanza di fatto tra le cause dirette e remote del danno, questo tuttavia abbia la sua causa effettiva, immediata e diretta, nella semplice colpa del vetturale, la responsabilità di quest'ultimo resta piena ed intera.

Riassumendo, il vetturale può essere esonerato da responsabilità nei casi seguenti:

a) viene esonerato da responsabilità in base all'art. 447, 448 C.O. se può provare che il danno è derivato da una delle cause citate al § 9 del nostro lavoro;

b) non deve essere ritenuto responsabile circa il danno accaduto secondo l'art. 442,2 C. O. se prova che è stato causato da difetti d'imballaggio non riconoscibili esteriormente;

c) non è responsabile per i danni causati dall'omissione o dalla inesattezza delle indicazioni citate dall'art. 441,1 [129]);

d) è esonerato da responsabilità se prova che la merce è stata ricevuta senza riserva, se è stato pagato il prezzo del trasporto, salvo però il caso di dolo o colpa grave da parte del vetturale. [130])

In molti casi sarà però molto difficile stabilire con certezza che una speciale circostanza di fatto ha causato una perdita, o una distruzione, o un deperimento della merce, o un ritardo nella consegna. La distinzione tra causa prossima e causa remota di un dato evento è sempre una questione della massima delicatezza e difficoltà, così in questo come in ogni altro campo: ma finchè tale distinzione è possibile, il giudice non può esimersi dal farla. Ciò non toglie che in alcuni casi sia impossibile ricondurre la causa prossima dell'evento dannoso a un solo fatto semplice: caso fortuito o colpa del vetturale. Può darsi cioè che il vetturale pur riuscendo a dare la prova che il danno è stato causato da caso fortuito, non riesca a dare la prova che questo evento sia la causa esclusiva del danno, cosicchè si debba concludere attribuendo al danno una causa immediata complessa, in cui oltre al caso fortuito entri anche la colpa del vetturale [131]). Hahn [132]), dice che se al vetturale non riesce di fornire una prova convincente, può tuttavia discolparsi se prova che una determinata circostanza di fatto ha « potuto » causare il danno. Secondo noi se il vetturale non può provare con esattezza quale sia la causa del danno, la sua prova per discolparsi è fallita.

---

[129]) Art. 441, 2 C. O.
[130]) Art. 452, 1 C. O.
[131]) Asquini op. cit. pag. 274.
[132]) Hahn op. cit. II, 606.

II. RESPONSABILITÀ PER AZIONI ALTRUI.

Il vetturale, nel diritto svizzero sui trasporto per ferrovia, e nel codice di commercio germanico, non è ritenuto responsabile per un'esecuzione non perfetta del trasporto fatta da altre persone, secondo i medesimi principi. Ambedue i diritti stabiliscono una differente responsabilità per il vetturale, basando questa responsabilità su due fatti distinti: se le persone aiutano il vetturale nell'effettuazione del trasporto in quanto sono legati a lui da vincoli famigliari o contrattuali, oppure se queste persone si sono assunte il trasporto in base ad un nuovo e speciale contratto di trasporto.

Il fatto che il legislatore ritenga il vetturale responsabile di tutti i casi e gli sbagli verificatisi nel trasporto, sia che l'abbia eseguito egli stesso sino alla fine, sia che l'abbia affidato ad altro vetturale, salvo il regresso contro il vetturale al quale egli abbia consegnato la merce[133]), lascia facilmente intuire che questa disposizione non si riferisce alla responsabilità del vetturale per il suo personale dipendente, ma alla responsabilità per le persone indipendenti che partecipano al trasporto, sotto sua propria responsabilità. La responsabilità del vetturale quindi non può essere giudicata in base all'art. 449 C.O. per quanto riguarda il suo personale ausiliario, ma, in mancanza di una disposizione a riguardo nel titolo del contratto di trasporto, secondo i principi generali del diritto delle obbligazioni riguardanti la responsabilità del debitore per persone ausiliarie[134]). Sapendo però che il contratto di trasporto può essere ritenuto un mandato, si potrebbe pensare di giudicare la responsabilità del vetturale per persone ausiliarie in base agli art. 398,3: 399.1,2 C.O. Questi articoli però non possono essere presi in considerazione in questo caso in quanto che essi si riferiscono solamente al caso di una subdelegazione del trasporto, come è già il caso dell'art. 449, e non all'impiego di persone ausiliarie dipendenti e sotto il controllo del capo dell'impresa[135]).

Sia nell'art. 449 come nell'art. 101,1 C.O., il vetturale è responsabile per il medesimo motivo. Cioè non deve rispondere per nessuna colpa da lui commessa, ma per il solo fatto di aver impiegato

---

[133]) Art. 449 C. O.
[134]) Art. 101, 1 C. O.
[135]) Oser op. cit. 732.

altre persone nell'esecuzione di un contratto di trasporto. I due articoli sono pure identici in quanto stabiliscono una responsabilità diretta del vetturale per terze persone impiegate nel trasporto, e non una semplice garanzia del commissionario[136]). Il danneggiato può quindi innanzi tutto ritenere responsabile il vetturale per i danni cagionati dal personale ausiliario e dal vetturale intermedio. Non è però assolutamente necessario: in quanto che in base all'art. 399,3 C.O. egli può far valere direttamente contro il vetturale intermedio le azioni che contro questo competono al vetturale.

§ 11. *Responsabilità per il personale ausiliario dipendente.*

In base all'art. 101,1 C.O. il vetturale è responsabile per ogni danno cagionato nell'adempimento delle sue incombenze, da persona ausiliaria, come un membro della comunione domestica, un impiegato od un operaio.

L'applicazione di questo articolo richiede innanzi tutto l'esistenza di un rapporto di obbligazione, rispettivamente di un contratto di trasporto. La responsabilità del vetturale per persone ausiliarie che stipulano contratti di trasporto non può essere quindi giudicata in base all'art. 101,1 C.O. ma devono essere applicati qui i principi vigenti sulla procura[137]).

In secondo luogo per la responsabilità del vetturale in base all'art. 101,1 è necessario che l'altra parte contraente sia stata danneggiata, dall'azione del personale ausiliario, e cioè che l'impiego di altre persone abbia causato un danno al rapporto di obbligazione. Se invece un terzo viene danneggiato dal personale ausiliario, il vetturale deve rispondere di questo fatto non in base all'art. 101,1 ma secondo l'art. 55 C.O.

In terzo luogo è richiesto che il danno sia cagionato nell'adempimento delle sue incombenze. Per ultimo il vetturale può essere ritenuto responsabile del danno cagionato dal suo personale solamente se egli ha voluto che queste persone si assumessero l'esecuzione del trasporto. E ciò si spiega in base all'art. 101,1 che dice: « Chi affida, sia pure lecitamente, l'adempimento di una obbligazione ad una persona ausiliaria, ecc. ». Questo sta a significare chiaramente, che da parte del vetturale c'era la volontà di affidare l'esecuzione del trasporto ad altri, e dimostra che se il debitore prova che una determinata persona ha partecipato come persona ausiliaria nel senso dell'art. 101,1 ma senza il suo permesso, cioè contro la di

---

[136]) Endemann op. cit. III, 364.
[137]) Z. R. 5 n. 202 S. J. Z. 3, 161.

lui volontà, l'applicazione dell'art. 101,1 resta esclusa. Il fatto che il vetturale deve rispondere delle azioni delle persone impiegate nel trasporto, senza aver tuttavia la minima colpa nel danno cagionato dal personale ausiliario, non ha come conseguenza che egli debba essere ritenuto responsabile per tale danno, per il quale non dovrebbe rispondere se invece che dal personale ausiliario fosse stato cagionato da lui stesso. Teoria e pratica hanno sempre ritenuto che, circa l'art. 101,1 C.O. l'impiego di personale ausiliario non diminuisse nè aumentasse la responsabilità contrattuale, che cioè rimanesse la stessa sia che il danno fosse stato cagionato dal debitore, sia che fosse stato causato dal suo personale ausiliario [138]). Così pure circa l'art. 449 C.O. si deve ritenere che l'impiego di un vetturale intermedio non cambi assolutamente la posizione giuridica del primo vetturale di fronte al mittente, come del resto risulta dal testo stesso dell'art. 449 C.O., il quale dice: « Il vetturale è responsabile di tutti i casi e gli sbagli verificatisi nel trasporto, sia che l'abbia eseguito egli stesso sino alla fine, sia che l'abbia affidato ad altro vetturale, salvo il regresso contro il vetturale, al quale egli abbia consegnato la merce ».

§ 12. *Responsabilità per il personale ausiliario indipendente.*

Capita spesso che per un trasporto siano necessari più vetturali: le relazioni giuridiche tra questi vetturali sia tra di loro, come quelle tra vetturale e mittente, possono però essere molto differenti l'una dall'altra.

È possibile che il mittente stipuli un contratto di trasporto solo per una parte del percorso della merce. Caratteristica di questo fatto è che tra questi vetturali non esistono relazioni giuridiche: e che essi di fronte al mittente si assumono l'obbligo di trasportare la merce solamente sul tratto di percorso loro affidato [139]). Può avvenire anche che nel caso di un contratto di trasporto con vari vetturali, il primo vetturale assuma il trasporto per il tratto iniziale del trasporto, ma che in pari tempo si obblighi di stipulare con un altro vetturale un altro contratto di trasporto per la seconda parte del percorso. Nella letteratura tedesca questo secondo vetturale viene generalmente chiamato vetturale intermedio (Zwischenfrachtführer [140]), non è però in nessun modo identico al vetturale intermedio dell'art. 449.

---

[138]) B. G. E. 16, 556: 26, II, 601: 34, II, 522.
Burckhardt Z. f. schw. R. N. F. 22, 548.
[139]) Endemann op. it. III, 435.
[140]) Staub op. cit. II, 1869 § 432, nota 1.

Questo caso differenzia dal primo in quanto che il primo vetturale o vetturale principale, come viene chiamato nella letteratura tedesca (Hauptfrachtführer)[141]), si assume una certa responsabilità circa il risultato del trasporto eseguito dal secondo vetturale. Contrariamente al diritto svizzero, art. 449 C. O., il diritto tedesco non tratta questi vetturali intermedi, rispettivamente vetturali successivi, secondo i medesimi principi. Fa una differenza tra le loro posizioni giuridiche a seconda che essi abbiano assunto il trasporto dal vetturale principale in base ad un nuovo, speciale contratto di trasporto, oppure che in base alla lettera di vettura valevole tra il mittente ed il primo vetturale, abbiano voluto assumersi la continuazione del trasporto[142]). Il significato di questa differenza consiste, secondo il diritto tedesco, specialmente in ciò: che nel primo caso il vetturale successivo non sta in nessun rapporto contrattuale col mittente ed è responsabile solamente di fronte al vetturale principale per ciò che riguarda il risultato del trasporto da lui eseguito: nel secondo caso invece è responsabile direttamente di fronte al mittente, in unione col vetturale principale, per l'esecuzione non perfetta del contratto di trasporto stipulato tra mittente e vetturale principale[143]). La differenza stabilita dal diritto tedesco non ha per noi nessuna importanza, in quanto che per ciò che riguarda la questione se un vetturale intermedio sia in rapporto contrattuale diretto col mittente, il codice delle obbligazioni dà una regola unica per tutti i vetturali intermedi e precisamente all'art. 399, 3, il quale dice: « In entrambi i casi il mandante può far valere direttamente le azioni che contro questo competono al mandatario ». In questo caso il mandante sarebbe il mittente, il mandatario il vetturale principale, il terzo il vetturale intermedio. E' possibile che il vetturale intermedio accetti la merce da trasportare con la lettera di vettura valevole per il vetturale principale, ma che però riguardo alla qualità naturale della merce o al termine di resa, avanzi delle riserve. La teoria e la pratica tedesca hanno accettato all'unanimità che una modificazione della lettera di vettura del vetturale successivo non porti nessun cambiamento alla sua responsabilità di fronte al mittente, e che una tale riserva possa influire solamente sui suoi rapporti di regresso[144]). Se sorgono delle difficoltà nel giudicare se nei singoli casi abbia eseguito il trasporto in malo modo il vetturale principale oppure il vetturale intermedio, tutti coloro che sono stati

---

[141]) Staub op. cit. II, 1869 § 432, nota 1.

[142]) § 432, 1, 2 d. H. G. B.

[143]) Staub op. cit. II, 1870 § 432 anm. 4.

[144]) Eger op. cit. II, 44: Düringer-Hachenburg III, 578 nota III c, bb, § 432 R. O. H. G. 11, 209.

impiegati nel trasporto devono rispondere dell'intiero danno e non in base a parti avute nel trasporto[145]).

L'introduzione di un vetturale intermedio nel senso dell'art. 449 C. O. ha come effetto che tra i diversi vetturali impiegati nel trasporto sorga un rapporto simile a quello considerato dall'art. 143 C. O., e cioè simile ad un rapporto di debito solidale. L'art. 456 C. O. stabilisce un'eccezione al principio che il vetturale è responsabile del trasporto imperfetto eseguito per mezzo di vetturali intermedi, secondo i principi dell'art. 447 C. O. In questo articolo viene stabilito che il vetturale o spedizioniere che si serve di una pubblica impresa per effettuare il trasporto di cui è incaricato o che coopera all'esecuzione del trasporto di cui è incaricata l'impresa pubblica, è soggetto alle disposizioni speciali che valgono per la stessa. Presupposto per l'applicazione dell'art. 456 è che il vetturale si sia servito di un'impresa pubblica per l'effettuazione del trasporto. Ciò che deve essere inteso come impresa pubblica non è detto chiaramente dalla legge. Come imprese pubbliche di trasporto s'intendono di solito le ferrovie, i battelli a vapore, le tramvie, e le imprese di trasporti automobilistici. Lascia il vetturale trasportare la merce da un'impresa pubblica per un tratto di percorso, egli è senza dubbio soggetto alle disposizioni speciali che valgono per l'impresa, solo per ciò che riguarda il tratto di percorso fatto dall'impresa pubblica. L'applicazione dell'art. 456 richiede inoltre che il vetturale che si serve di un'impresa pubblica di trasporto, contribuisca anch'esso a questo trasporto. Ciò si riferisce specialmente al trasporto che il vetturale deve effettuare per portare, rispettivamente andare a prendere, merci speciali al luogo in cui entra in azione l'impresa pubblica di trasporto. Presupposto poi per l'applicazione dell'art. 456 in relazione a ciò che abbiamo citato prima è che il vetturale effettui questo trasporto come rappresentante autorizzato dell'impresa pubblica. Solamente se si è adempiuto a questo requisito si può parlare di una accettazione del trasporto da parte dell'impresa pubblica. Solo in questo caso è possibile che il vetturale partecipi all'effettuazione del trasporto da parte dell'impresa pubblica[146]). Se la ferrovia non ha stipulato nessuno contratto speciale per ciò che riguarda il trasporto alla stazione e viceversa, e il vetturale si serve di un impresario di trasporti a domicilio (camionneurs) egli soggiace in base ai principi dell'art. 456, 3, alle disposizioni dell'art. 440 C. O. Nell'art. 456, 2 il legislatore dice: « Sono riservate le convenzioni in contrario tra il vetturale o spedizioniere ed il committente ». Per le ferrovie però, in base all'art. 4, 2 E, T. G. è proibita qualunque riserva circa la responsabilità della ferrovia stessa.

---

[145]) d. H. G. B. § 432, 3.
[146]) E. T. R. § 54, 1, 2.

§ 13. *Estensione della responsabilità.*

La questione in quale estensione il vetturale debba risarcire il mittente o il destinatario in caso di perdita, deperimento, ritardo nella consegna della merce, è regolata in modo completo dagli articoli 447, 448 C. O. Quindi i principî generali sulla misura della responsabilità ed estensione del risarcimento dell'art. 99 C. O. non possono venire presi in considerazione per ciò che riguarda i casi sopra citati.

Nel caso di perdita o distruzione della merce da trasportare, il vetturale deve risarcirne l'intero valore. Come base per il calcolo dei danni cagionati da perdita o distruzione della merce deve essere preso il valore che questa può avere di fronte a tutti e non un valore che le può venire assegnato in ogni singolo caso dal mittente o dal destinatario[147]). Il fatto che per il calcolo dei danni in caso di perdita o di distruzione della merce, non venga presa in considerazione nessuna misura individuale, si fa valere in due diversi casi. Da un lato ha come conseguenza che il vetturale non deve risarcire a chi ha diritto al risarcimento, nessun prezzo d'affezione, nessun mancato guadagno, nessun danno indiretto[148]); dall'altro lato ha come effetto che il vetturale in date circostanze deve risarcire di più di quello che sia effettivamente il danno subito dal danneggiato[149]). Staub e Makower sostengono contrariamente a Düringer-Hachenburg che se chi ha diritto al risarcimento del danno non ha subìto nessun danno, può anche in questo caso richiedere l'intero valore della merce[150]), [151]).

Dal titolo del contratto di trasporto non risulta chiaramente quale luogo e quale momento debbano essere presi in considerazione per stabilire l'intero valore della merce. Si devono considerare luogo e momento della spedizione, luogo e momento dove sono avvenute la perdita o la distruzione della merce, o luogo e momento della consegna. In base all'art. 430 d. H. G. B. bisogna accettare che come base per il calcolo dei danni dev'essere preso in considerazione il valore che una merce della medesima specie e delle stesse qualità naturali avrebbe al momento ed al luogo della consegna, quando questa avesse potuto avvenire regolarmente. Se l'esecuzione mal fatta del trasporto consiste in un deperimento della merce e contemporaneamente in un ritardo nella consegna, l'avente diritto al ri-

---

[147]) Düringer-Hachenburg op. cit. III, 565, § 430 Note IIIb.

[148]) Endemann op. cit. III, 339.

[149]) R. O. H. G. 13, 393.

[150]) Staub op. cit. II, 1865 § 430 nota 4: Makower op. cit. II, 1513.

[151]) a. M. Düringer-Hachenburg op. cit. III, 563, note II, 1, § 430.

sarcimento dei danni, può far valere il danno subito nei limiti dell'art. 448, 2 C. O.: e cioè sia il danno causato da deperimento come quello causato da ritardo nella consegna. La richiesta contemporanea di risarcimento in base all'art. 447, 1 e 448, 1 è invece impossibile. Questa richiesta dovrebbe logicamente avere come conseguenza che il vetturale debba risarcire un valore superiore a quello oggettivo della merce. Questa conseguenza sarebbe contro le disposizioni degli art. 447, 1 e 448, 2 e quindi la richiesta combinata di risarcimento non è ammissibile[152]). La legge stabilisce negli articoli 447, 1 448 la misura del risarcimento di quei danni causati da perdita, deperimento, distruzione parziale della merce e ritardo nella consegna. Il vetturale può però venir meno ai suoi obblighi contrattuali in altri modi. Alcuni sono citati e regolati dagli art. 444-446 C. O.: gli altri devono essere regolati secondo i principî generali dell'art. 97 C. O.

§ 14. *Durata della responsabilità.*

La durata della responsabilità del vetturale per i danni cagionati da un trasporto male eseguito, non viene giudicata secondo i principî generali dell'art. 127 C. O.: il legislatore ha dato norme speciali circa la durata e la fine di questa responsabilità, le quali in coincidenza agli articoli 105, 108 Code de Commerce, hanno come scopo un rapido sviluppo del trasporto[153]). Da un lato il legislatore stabilisce che speciali circostanze, come ricevimento della merce, senza riserva, e il pagamento del prezzo del trasporto estinguono ogni azione di responsabilità contro il vetturale[154]). Dall'altro lato ha stabilito, che nel caso in cui il vetturale non possa far valere le disposizioni dell'art. 452, 1 per estinguere ogni azione di responsabilità in caso di danno, l'azione di risarcimento contro di loro non si prescrive nel termine di 10 anni (Art. 127 C. O.), ma nel termine di un anno[155]).

§ 15. *Decadenza delle azioni di risarcimento del mittente e del destinatario contro il vetturale.*

L'industria dei trasporti ha sempre dovuto chiedere al legislatore speciale tutela contro la litigiosità. Se le azioni contro il vettore

---

[152]) Oser op. cit. 793, art. 448, nota 1b.
[153]) Ehrenberg op. cit. V, 241: R. O. H. G. 13, 415.
[154]) Art. 452, 1 C. O.
[155]) Art. 454, 1 C. O.

potessero sopravvivere al trasporto quanto lo permetterebbero i principi comuni sulla prescrizione commerciale (art. 127 C. O.), le imprese di trasporto dovrebbero pensare più che all'esecuzione dei trasporti alla difesa giudiziale contro le pretese di risarcimenti più o meno tardivi del pubblico. E la difesa non sarebbe ad armi pari, perchè, data la rapidità con cui i trasporti si eseguono, la vastità del traffico che avviene sulla rete di ogni impresa, la molteplicità farraginosa dei rapporti che si intrecciano tra ogni impresa e il pubblico e tra le imprese reciprocamente, per nessuna impresa di trasporto sarebbe praticamente possibile organizzare la prova a suo discarico a distanza di tempo dal compimento del trasporto. Se questo bisogno era sentito dalle Compagnie di trasporto già ai tempi del *Code de Commerce* del 1807 (art. 105 e 108, come abbiamo visto [156]), è divenuto maggiore dopo la introduzione delle ferrovie, che hanno dato alle correnti del traffico una rapidità e una vastità prima sconosciute. Le misure che le leggi commerciali hanno ammesso per rispondere alle legittime esigenze delle imprese di trasporto sono due: l'abbreviazione dei termini della prescrizione per tutte le azioni nascenti dal contratto di trasporto, e, a certe condizioni la più grave sanzione della decadenza dei diritti contro il vetturale quando non siano fatti valere all'atto del ricevimento del carico. Le due misure sono subordinate, perchè la prescrizione è destinata a raggiungere solo quelle azioni, che non siano, già prima, colpite con la decadenza dei diritti che esse dovrebbero far valere. Il Codice germanico del 1861, al cui modello anche in questa materia il nostro legislatore più direttamente si attenne, regolava l'una e l'altra misura in un unico articolo (art. 408).

L'art. 452, 1 dice: « Il ricevimento senza riserva della merce e il pagamento del prezzo del trasporto estinguono ogni azione contro il vetturale, ecc. ».

Dal concorso dei due fatti — ricevimento senza riserva della merce, e pagamento del porto — la legge presume che il destinatario abbia riconosciuto l'esatto adempimento da parte del vetturale di tutte le obbligazioni a suo carico e ne ricava la principale conseguenza dell'estinzione di ogni azione di responsabilità contro il vetturale. La ragione pratica è evidente: essa risponde al bisogno di troncare sul nascere la maggior parte delle numerose liti, a cui l'industria dei trasporti potrebbe dar luogo, solo mezzo per facilitare la speditezza e la rapida successione degli affari di trasporto [157]). Il significato giuridico della disposizione merita qualche chiari-

---

[156]) Vedi pag. 89.

[157]) Vivante op. cit. IV, n.2204: Dligenti op. cit. n. 7; Josserand op. cit. n. 663 Eger op. cit. II, pag. 538.

mento. E' noto che di qualsiasi rapporto o di qualsiasi stato di fatto produttivo di conseguenza giuridica può esservi un riconoscimento contrattuale da parte dei subietti interessati, nel senso che ciascuno dei due subietti rinunzi per l'avvenire a vantare contro l'altro dei diritti, i quali presuppongano dei fatti in contrasto con quelli riconosciuti [158]). Quindi già secondo i principî generali non vi è nulla di strano ad ammettere che all'atto della riconsegna possa aver luogo tra vetturale e destinatario in contratto che si conosca l'esatto adempimento da parte del vetturale di tutte le obbligazioni a lui incombenti con l'effetto di rilevare il vetturale da ogni responsabilità per inadempimento delle obbligazioni stesse. I presupposti perchè abbia luogo la decadenza prevista dall'art. 452, 1 sono due: *a)* ricevimento senza riserva della merce; *b)* pagamento dei prezzi di trasporto (porto).

a) Il ricevimento delle cose trasportate consiste nel materiale trasferimento della detenzione delle cose trasportate dal vetturale al destinatario nel luogo di destinazione. Solo tale ricevimento materiale infatti lascia presumere che il destinatario abbia verificato lo stato delle cose trasportate e abbia constatato l'esatto adempimento del trasporto: arrivo delle cose trasportate in condizioni di integrità e in termine. La semplice consegna al destinatario della lettera di vettura, la richiesta di riconsegna del carico da parte del destinatario, o anche la messa a disposizione del destinatario delle cose trasportate, senza che il destinatario le prenda in consegna, non potrebbe avere uguale significato e non sono pertanto sufficienti a produrre gli effetti di cui qui ci occupiamo [159]).

Poichè il ricevimento deve attestare l'integrale esecuzione del contratto deve trattarsi di ricevimento completo, cioè di ricevimento di tutti i colli che il vetturale è in grado di porre a disposizione del destinatario, anche se la riconsegna avvenga in più riprese. Solo ove le operazioni di riconsegna siano dichiarate dal vetturale esaurite, il ricevimento senza riserva per mancanza di colli da parte del destinatario può avere il significato di riconoscimento dell'integrale esecuzione del contratto e di rinuncia all'azione per la eventuale perdita parziale di alcuni colli [160]).

Il ricevimento deve inoltre avvenire nel luogo di destinazione, solo esso potendo attestare l'esaurito adempimento delle obbligazioni del vetturale. Qualora per qualunque causa il viaggio sia in-

---

[158]) Windscheid op. cit. II, 2, § 412 ed altri autori citati.

[159]) Vivante op. cit. IV, n. 2207: Marchesini op. cit. II, n. 739, Eger op. cit. II, pag. 550: Josserand op. cit. n. 668.

[160]) Vivante op. cit. III, n. 2213: Marchesini op. cit. II, n. 745; Josserand op. cit. n. 668: Eger op. cit. II, pag. 551, 552.

terrotto e le cose trasportate vengano ritirate dal mittente, che fino all'arrivo del carico a destinazione conserva il diritto di disposizione, il ricevimento del carico da parte del mittente non potrebbe avere uguale significato: perchè in questo caso il contratto, lungi dall'essere adempiuto viene risolto, e alla risoluzione si applicano le disposizioni dell'art. 443 C.O. [161]).

Ancora, poichè la presunzione d'approvazione, implicita nel riconoscimento del carico, opera contro il destinatario, il ricevimento deve essere fatto dal destinatario o da un suo legittimo rappresentante, non da estranei al contratto (falsi destinatari) che nessun diritto possono derivare dal contratto stesso [162]). Infine la volontà implicita nel ricevimento del carico deve essere scevra di vizi. Cosicchè se il destinatario può provare che nell'effettuare il pagamento del porto o il ricevimento della merce la propria volontà era viziata per errore (es. ricevimento della merce in base a un documento che si riferiva ad altra spedizione): per dolo del vetturale (es. dissimulazione delle avarie) o per violenza del vetturale, ecc. gli effetti dell'art. 452,1 vengono meno perchè cade la base della presunzione legale [163]).

b) Il ricevimento senza riserva della merce trasportata da parte del destinatario non basta per creare la presunzione di un riconoscimento da parte sua, e dell'esatto adempimento del contratto da parte del vetturale. Occorre il concorso di un secondo presupposto: il pagamento del porto (art. 452,1 C.O.). Per i trasporti in assegnato ciò si spiega facilmente. Il porto rappresenta il corrispettivo dovuto al vetturale per la sua obbligazione e nel pagamento di tale corrispettivo da parte del destinatario a trasporto ultimato sta il più squisito riconoscimento che il vetturale ha adempiuto esattamente le sue obbligazioni. E' vero che, se il destinatario riceve le cose trasportate contestando i crediti di cui esse sono gravate, egli resta ugualmente obbligato a depositare giudizialmente la somma contestata (art. 451,1 C.O.) presumendosi che egli col ritiro del carico assuma il debito del porto a tenore della lettera di vettura: ma questa tacita assunzione di debito non ha lo stesso significato dell'effettivo pagamento, anzi si deve presumere che abbia il significato contrario, cioè il significato che il destinatario si riserva di rivolgere contro il vetturale ogni eccezione fondata sull'inesatto adempimento del contratto di trasporto da parte del vetturale a

---

[161]) Vivante op. cit. IV, n. 2207: Marchesini op. cit. II, n. 742.

[162]) Vivante op. cit. IV, n. 2207: Marchesini op. cit. II, n. 741: Eger op. cit. II, pag. 542.

[163]) Vivante op. cit. IV, n. 2205: Marchesini op. cit. II, n. 740: Eger op. cit. II, pag. 550.

termini della lettera di vettura. Per i trasporti in affrancato la cosa si presenta diversamente, perchè il porto è pagato dal mittente, anticipatamente, e, questo pagamento da parte del mittente non può logicamente avere il significato di approvazione della esecuzione del contratto non ancora avvenuta. Precisamente per questa considerazione, i compilatori del Progetto del vigente Codice di commercio italiano propendevano ad escludere che nei trasporti in affrancato il ricevimento delle cose trasportate da parte del destinatario potesse portare alla decadenza dei diritti contro il vetturale[164]). Nel concetto di porto, anche agli effetti dell'art. 452,1 devono intendersi tutti i crediti del vetturale nascenti dal contratto di trasporto, spese eventuali e spese anticipate comprese, non invece gli assegni di valore che sono crediti del mittente: infatti il mancato pagamento di questi assegni non significa mancato riconoscimento dell'esatto adempimento delle obbligazioni del vetturale. Quindi, ove il vetturale riconsegni al destinatario le cose senza riscuotere gli assegni di valore, è salva la responsabilità del vetturale verso il mittente per la mancata riscossione di questi assegni: ma si estinguono le azioni del destinatario contro il vetturale, nascenti dal contratto di trasporto, se il destinatario non solleva riserve. Circa l'uso eventuale di mezzi diversi per il soddisfacimento dei crediti del vetturale, in sostituzione del pagamento (novazione, compensazione, rilascio di una cambiale, ecc.) bisogna considerare caso per caso se in tali mezzi di estinzione delle obbligazioni del destinatario si possa considerare implicita o meno la volontà di approvare l'operato del vetturale. Solo in caso positivo, a tali mezzi possono riconoscersi gli effetti previsti dall'art. 452,1 C.O.[165]).

Il concorso dei due presupposti testè accennati (ricevimento del carico senza riserva e pagamento de porto) determinano secondo l'art. 452,1 l'estinzione di ogni azione del destinatario contro il vetturale, restando naturalmente impregiudicate le azioni del vetturale contro il destinatario e i rapporti fra il destinatario e il mittente, delle quali l'art. 452,1 non fa cenno[166]).

Un'importante eccezione è però posta dall'art. 452,2 in materia di danni non riconoscibili esteriormente. Il legislatore ha dovuto preoccuparsi che le avarie molto spesso non sono riconoscibili all'atto della riconsegna, e che non sarebbe nè equo nè logico pre-

---

[164]) Vedi Relazione Ministeriale 1876 all'art. 464 Progetto preliminare, in Manghieri, Motivi, Appendice, pag. 327.

[165]) La dottrina propende per l'equivalenza: Vivante op. cit. II, n. 2208: Marchesini op. cit. II, n. 737: Eger op. cit. II, pag. 556 Contrario: Diligenti op. cit. n. 23.

[166]) Josserand op. cit. n. 686: Eger op. cit. II, pag. 558.

sumere una tacita approvazione dell'operato del vetturale nei riguardi della responsabilità per avarie che il destinatario non può riconoscere all'atto del ricevimento. Per questa ipotesi il citato art. 105 Code de Commerce non conteneva alcuna disposizione.

L'art. 408, Codice di commercio germanico 1861, invece, dispone espressamente che il destinatario conserva i suoi diritti contro il vetturale anche dopo il ricevimento e il pagamento del prezzo del trasporto, purchè il destinatario conserva i suoi diritti contro il vetturale anche dopo il ricevimento e il pagamento del prezzo del trasporto, purchè il destinatario li faccia valere senza ritardo, appena scoperta l'avaria o la perdita, e provi che il danno si è verificato nel periodo tra la consegna e la riconsegna. Il sistema del Codice germanico ha però l'inconveniente di lasciare esposto il vetturale per un periodo indeterminato alle sorprese e alle insidie dei destinatari pigri e di mala fede[167]). Il nostro legislatore pertanto, pur accogliendo in massima il principio del Codice germanico, vi ha posto una provvida limitazione, stabilendo il termine massimo di otto giorni dalla consegna, come termine utile per far accertare contro il vetturale le avarie non riconoscibili all'atto della riconsegna. Ne è derivato il principio dell'art. 452 il quale dopo aver disposto che il ricevimento del carico senza riserva e il pagamento del porto non estinguono le azioni di responsabilità per danni non riconoscibili esteriormente all'atto del risarcimento, sottopone l'esperimento delle azioni per questi danni non riconoscibili all'atto della riconsegna ad un termine e ad una condizione: il destinatario deve denunciare questi danni appena scoperti ed entro un termine massimo di otto giorni dalla consegna[168]). Questo sistema è forse il migliore che praticamente possa essere realizzato per conciliare le opposte esigenze delle imprese di trasporto e degli utenti. E se ha l'inconveniente di dar luogo a frequenti controversie circa la determinazione del concetto di danni esteriormente non riconoscibili all'atto della consegna, perchè questa determinazione non può essere che opera del giudice caso per caso, è pur sempre preferibile al sistema accolto dalla Legge francese dell' 11 aprile 1888, modificante l'art. 105 Code de commerce, che ha concesso in ogni caso al destinatario tre giorni dopo il ricevimento del carico per la denuncia delle avarie o delle perdite parziali, senza distinzione tra danni

---

[167]) Asquini op. cit. pag. 547 n. 3 dice: Il concetto che la denuncia del danno dovesse avere luogo entro il termine della prescrizione (Eger, Frachtrecht II, pag. 570) è molto discutibile, perchè la prescrizione, secondo i principî generali dovrebbe incominciare a decorrere dalla scoperta del danno.

[168]) Art. 452, 3 C. O.

riconoscibili e non riconoscibili e incoraggiando facili frodi a danno delle imprese di trasporto nei tre giorni di tolleranza, in cui le cose trasportate restano a disposizione del destinatario [169]). Come danni non riconoscibili esteriormente all'atto della consegna devono ritenersi tutti quei danni che un'ordinaria diligenza all'atto del ricevimento non rivela, ai sensi. Quindi restano senz'altro esclusi quelli che risultano visibilmente dalle condizioni esterne dell'imballaggio, e anche quelle interne, se il destinatario abbia proceduto prima della riconsegna alla verifica interna dei colli. Non si possono invece considerare come danni esteriormente non riconoscibili, quei danni che il destinatario avrebbe potuto accertare se avesse proceduto alla verifica interna dei colli. Perchè il chiedere questa verifica è un suo diritto, non un suo dovere. Va fatta eccezione solo per il caso che l'impresa stessa di trasporto gli abbia denunciato tali perdite o avarie, offrendosi di fare la verifica in sua presenza ed egli si sia rifiutato. Perchè in questo caso l'intenzione dolosa del destinatario sarebbe evidente [170]).

§ 16. *Prescrizione delle azioni di risarcimento.*

L'art. 454,1 C.O. stabilisce che: « le azioni di risarcimento contro il vetturale si prescrivono nel termine di un anno, che decorre, nel caso di distruzione, perdita o ritardo, dal giorno in cui la consegna avrebbe dovuto aver luogo, e nel caso di deperimento, dal giorno in cui la merce fu consegnata al destinatario ». Questo articolo regola solamente le azioni di risarcimento contro il vetturale: ciò significa che tutte quelle azioni che potrebbero derivare dal contratto di trasporto in favore del vetturale contro il mittente o il destinatario, devono essere regolate in base ai principî generali dell'art. 127 C.O. Il legislatore ha voluto limitare questo articolo a casi speciali e cioè: al caso di distruzione, perdita o ritardo, e deperimento della merce. Per tutti quei casi che potrebbero costituire una mancanza nell'adempimento del contratto di trasporto, ma che non sono quelli sopra citati, l'art. 454,1 non ha valore [171]).

Secondo il § 439 e 414,1 del Codice di commercio germanico il termine di prescrizione per le azioni di risarcimento contro il vetturale può essere prolungato; ciò deve avvenire in base al contratto.

---

[169]) La legge francese, poi, impone per la denuncia del danno la forma solenne della lettera raccomandata o della notifica mediante ufficiale giudiziario. Asquini op. cit. pag. 548 nota 2.

[170]) Vivante op. cit. IV, n. 2209: Diligenti op. cit. n. 34.

[171]) Eger op. cit. II, 580.

Per quanto nell'art. 454,1 non vi sia nessuna disposizione in merito, Wehrli sostiene che ciò sia ammissibile anche per il diritto svizzero [172]). L'art. 129 C.O. stabilisce che non si possono modificare i termini di prescrizione per disposizoni delle parti, però solo se i termini stabiliti nel titolo terzo al quale l'art. citato appartiene. Un cambiamento dei termini di prescrizione citati in altri articoli non è perciò proibito. La prescrizione delle azioni di risarcimento contro il vetturale comincia, in caso di distruzione, perdita o ritardo, dal giorno in cui la consegna avrebbe dovuto aver luogo, e nel caso di deperimento dal giorno in cui la merce fu consegnata al destinatario. Il fatto che il danno sia stato scoperto solo dopo la consegna della merce al destinatario, non ha nessuna importanza per l'inizio del termine di prescrizione. Se il destinatario constata i danni nel termine in cui la verificazione era possibile, o doveva essere fatta, o più tardi, ha importanza solo per ciò che riguarda la decadenza dell'azione di responsabilità regolata dall'art. 452. Se la consegna della merce avviene in diversi giorni le due parti contraenti dovranno mettersi d'accordo nello stabilire quale sia il giorno valido per calcolare il termine di prescrizione.

Il destinatario o il mittente possono sempre opporre in via di eccezione i loro diritti, qualora abbiano reclamato entro il termine di un anno ed i diritti medesimi non siano già estinti in seguito ad accettazione della merce [173]). Reclamazioni in merito devono quindi essere fatte solo da una delle parti che ha stipulato il contratto di trasporto, e cioè da coloro che sono autorizzati a farlo, contro il vetturale, in base al contratto di trasporto. Una reclamazione può avvenire in ogni forma: orale, scritta, per telegrafo, per telefono. Un'eccezione circa il principio di prescrizione dell'art. 454.1 è stabilita dall'art. 454,3 C.O. Secondo questo articolo le azioni di risarcimento contro il vetturale in caso di distruzione, perdita o ritardo, deperimento, soggiacciono ai principî generali dell'art. 127, in caso di dolo o colpa grave del vetturale.

§ 17. *Procedura in casi di contestazione.*

In ogni caso di contestazione l'autorità competente del luogo in cui si trova la merce trasportata, può, sulla domanda d'una delle parti, ordinarne il deposito nelle mani d'un terzo, opuure, in caso di bisogno, previa constatazione dello stato della merce stessa, ordinarne la vendita [174]).

---

[172]) Wehrli op. cit. pag. 143.

[173]) Art. 454, 2 C. O.

[174]) Art. 453, 1.

I presupposti per questa procedura differiscono per massima da quelli che caratterizzano l'applicazione degli articoli 444,1 e 451. Dall'art. 444,1 l'art. 453 differenzia in quanto il destinatario qui non rifiuta di accettare la merce come nell'art. 444,1, ma l'accetta solo con riserva di alcune condizioni. L'art. 451 si deve considerare in un certo modo come un caso speciale dell'art. 453. Anche qui il destinatario rifiuta l'accettazione della merce, in quanto le parti contraenti non sono completamente d'accordo. Infatti l'art. 451 dice: « Se il destinatario contesta i crediti, di cui è gravata la merce trasportata, non può essergliene rifiutata la consegna, qualora depositi giudizialmente la somma contestata. La somma depositata tien luogo della merce per ciò che riguarda il diritto di ritenzione del vetturale ».

Il diritto del vetturale di ritenere le cose trasportate fino a che egli non sia soddisfatto dei suoi crediti nascenti dal contratto di trasporto non è altro che l'applicazione al contratto di trasporto di un principio generale che vale per tutti i contratti bilaterali: il contraente la cui prestazione deve essere contemporanea alla controprestazione dell'altro contraente ha diritto di non eseguire la propria prestazione fino a che l'altro contraente non abbia eseguita la controprestazione [175]). Nei trasporti in affrancato, in cui il prezzo deve essere pagato dal mittente all'atto in cui ha inizio la prestazione del trasporto, il vetturale ha diritto a non iniziare il trasporto, fino a che non abbia riscosso il prezzo. Nei trasporti in assegnato in cui il prezzo deve essere pagato all'atto in cui ha termine l'esecuzione del trasporto, cioè all'atto della riconsegna del carico nel luogo di destinazione, il vetturale ha diritto di rifiutare la riconsegna del carico e il rilascio del bollettino di consegna, fino a che non abbia riscosso il prezzo del trasporto dal destinatario delegato al pagamento, o dal mittente debitore principale. Ci si può chiedere cosa si debba intendere come contestazione. Dalla posizione stessa in cui è collocato l'art. 453 risulta chiaramente che come contestazioni si devono intendere quelle liti che sorgono in applicazione di quegli articoli che riguardano la posizione del vetturale (444-453 C.O.), in quanto il legislatore non abbia stabilito per ogni singolo caso una procedura speciale (444 fino al 446, 451 C.O.). Per questo motivo saranno maggiormente oggetto di queste contestazioni azioni di risarcimento per mancato adempimento di obbligazioni riguardanti l'esecuzione del trasporto. La natura di

---

[175]) Tartufari op. cit. II, 306: Montessori op. cit. 417: Cassin op. cit. 1914 Giorgi op. cit. IV, n. 199 e seg.

queste contestazioni basta da sola a dimostrare che queste liti avranno luogo dopo che il trasporto è terminato. Nella letteratura è molto discussa la questione se l'art. 453 possa essere applicato eventualmente anche dopo la consegna della merce [176]). E' logico che l'applicazione dell'art. 453,1 C.O. è esclusa se il destinatario ha accettato la merce senza riserva, ed ha pagato. Per ciò che riguarda la procedura l'articolo stesso dà le disposizioni [177]).

Si domanda ora, chi deve pagare le spese: cioè se deve pagare colui che ha richiesto la procedura, e che deve sopportare le spese ed il pericolo del deposito o della vendita, oppure colui che perde la lite. Dal testo della legge non si riesce a capire in che senso debba essere risolta questa questione. Crediamo che un'applicazione dell'art. 92,1 C.O., possa essere al posto esatto. Nel citato articolo viene stabilito infatti che « se il creditore è in mora, il debitore può depositare la cosa dovuta a rischio e a spese del creditore e liberarsi in tal modo dalla sua obbligazione. « Applicando questo principio non deve essere il vetturale o il destinatario colui che paga tutte le spese, ma colui che perde il processo [178]). L'autorità competente del luogo, previa constatazione dello stato della merce, può ordinarne la vendita. Fin tanto che non sorge nessuna contestazione circa lo stato della merce, una tale constatazione non è richiesta e l'autorità competente del luogo non darà ordine di eseguirla [179]). La legge non dice in modo determinato in quali circostanze l'autorità competente debba ordinare la vendita della merce, ma dice semplicemente « in caso di bisogno ».

E' facile comprendere che questo bisogno di vendita deriverà dal fatto che la merce avrà tendenza a facile deperimento. Hafner è dell'opinione che la vendita può essere ordinata con lo scopo di pagare i crediti del vetturale. Fin tanto però che la questione non è ancora stata risolta, non si può sostenere che la vendita della merce sia stata fatta allo scopo di coprire, con il ricavo di questa vendita, le spese del vetturale. Se la contestazione è decisa in un senso o nell'altro vengono a mancare i presupposti per l'applicazione dell'art. 453,1 e non si può quindi più giudicare se la merce sia da vendere, secondo l'art. 453,1 per coprire le spese del vetturale o meno.

---

[176]) Hafner op. cit. 266 v. C. O. 463, nota 1: Oser op. cit. 798 C. O. 453, nota 1 sono contrari. Fick op. cit. I, 868, C. O. 453, nota 3 favorevole.

[177]) Vedi pag. 99.

[178]) Wehrli op. cit. pag. 151.

[179]) Hafner op. cit. 267 v. C. O. 463, nota 3.

CONCLUSIONE

Alla fine di questo nostro lavoro constatiamo che, allo stato attuale della nostra legislazione sui trasporti, il vetturale non è sufficientemente protetto in certi casi, molto rari però, di trasporto ordinario. I principî del mandato, riconosciuti sufficenti per conferire al mittente un diritto di padronanza generale, non lo sono per dare ad altre questioni delle soluzioni che salvaguardano gli interessi del vetturale e la sicurezza delle sue operazioni. Per ristabilire la situazione, la maggior parte della dottrina ha rettificato le soluzioni del Codice facendo appello ai principî del contratto d'appalto.

Finito di stampare dalle
Arti grafiche Grassi & Co. - Lugano - Bellinzona
per il 12 marzo del 1941

ARTI GRAFICHE GRASSI & Co., S. A. LUGANO-BELLINZONA